Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI MONSTER
S4Rs

DUCATI MONSTER S4Rs

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Numero Verde
800-553066

Buon divertimento!

Note
La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione
Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I

SOMMARIO

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica.
Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo.
In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un abbigliamento adeguato e casco protettivo.
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sul manubrio, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani nelle apposite maniglie del telaio sotto la sella.
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.
Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

Attenzione
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie, ecc.).

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

I

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.
La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
390 Kg.

Cercare di disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione quanto più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.
Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 58 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l’identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di d’identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1) e per il motore (fig. 2).

Telaio N.

Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

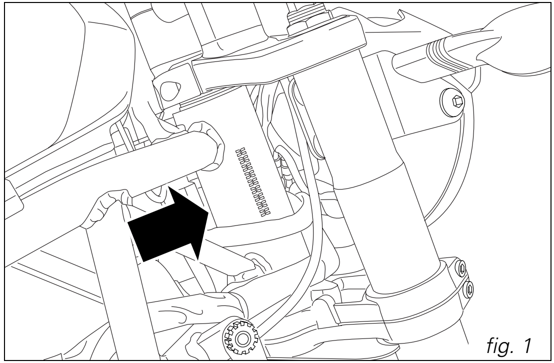


fig. 1

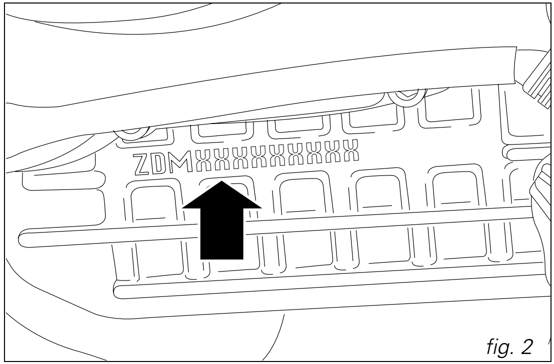


fig. 2

COMANDI PER LA GUIDA

Attenzione
Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo

(fig. 3)

1) Cruscotto.
2) Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.
3) Commutatore sinistro.
4) Leva comando frizione.
5) Commutatore destro.
6) Manopola girevole comando acceleratore.
7) Leva comando freno anteriore.
8) Pedale comando cambio.
9) Pedale comando freno posteriore.

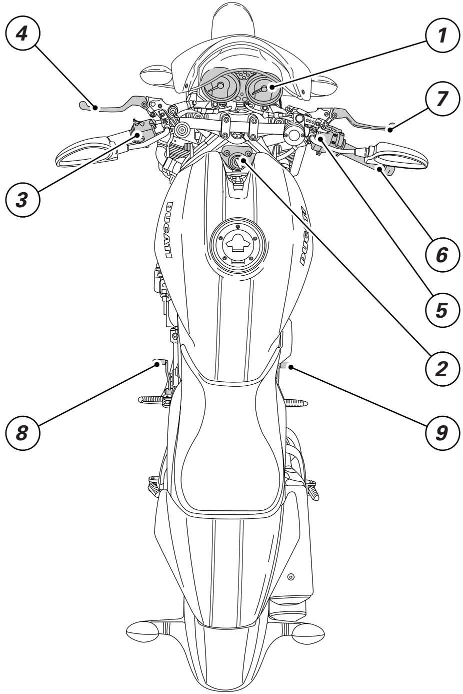


fig. 3

Cruscotto *(fig. 4)*

1) ***Spia proiettore abbagliante ≣D (blu)****.*
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

2) ***Spia indicatori di direzione ⇦⇨ (verde)****.*
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

3) ***Spia riserva carburante (gialla)****.*
Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 3,5 litri di carburante.

4) ***Spia folle N (verde)****.*
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

5) ***Spia pressione olio motore (rossa)****.*
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su ***ON****, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.*
Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

6) ***Spia giallo ambra***
Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo), viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.

Note
Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.

7) ***Spia EOBD (giallo ambra)****.*
Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1,8 - 2 sec.).

8) ***Tachimetro*** *(km/h).*
Indica la velocità di marcia.

a) ***LCD (1):***
- ***Contachilometri*** *(km).*
  Indica la distanza totale percorsa.
- ***Contachilometri parziale*** *(km).*
  Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

9) ***Contagiri*** *(min^{-1}).*
Indica il numero di giri al minuto del motore.

b) ***LCD (2):***
- ***Orologio***
- ***Temperatura olio***

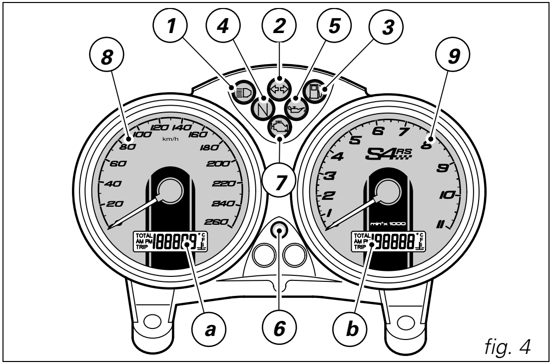


fig. 4

Funzioni delle unità LCD

*All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il cruscotto esegue un **Check** di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) (fig. 5 e fig. 6).*

Funzioni dell’unita LCD (1)

*Premendo il pulsante (B, fig. 6) con chiave **ON** si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.*

Azzeramento contachilometri parziale

*Tenendo premuto il pulsante (B, fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione **TRIP** (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).*

Funzioni dell’unita LCD (2)

*Premendo il pulsante (A, fig. 6) con chiave **ON** si visualizza l'orologio e la temperatura dell’acqua.*

Regolazione orologio

*Premere il pulsante (B, fig. 6) per almeno 2 secondi. Regolare **AM/PM** premendo il pulsante (A, fig. 6). Premere il pulsante (B) per passare alla regolazione dell’ora. Premere (A) ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante (B, fig. 6) per passare alla regolazione dei minuti. Premere il pulsante (A) per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il pulsante (B) per uscire dal modo di regolazione.*

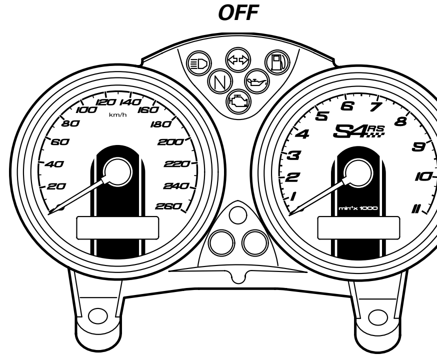


fig. 5

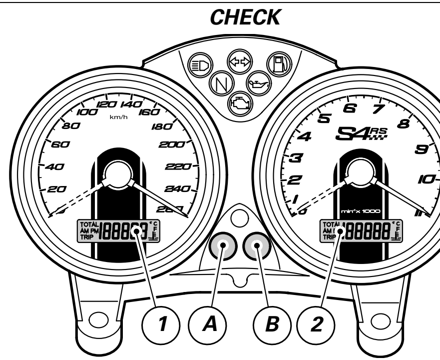


fig. 6

Funzione temperatura acqua

*Quando la temperatura dell'acqua va sotto i 40 °C /104 °F viene indicata sul display la scritta “**LO**” e sopra 120 °C/ 248 °F “**HI**”.*

Funzione spia livello carburante

*Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display la scritta “**FUEL**”.*

Funzione indicatore manutenzione

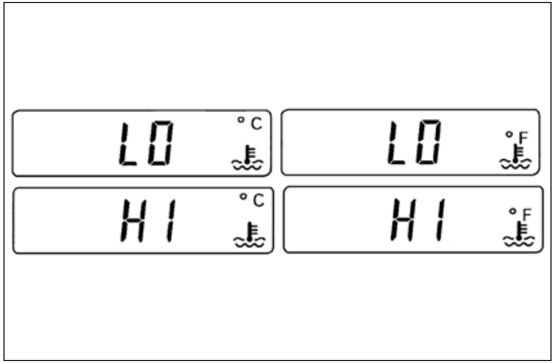
*Dopo i primi 1000 Km / 621 mi e successivamente ogni 10.000 Km / 6210 mi ad ogni chiave **ON** per un tempo uguale a 5 secondi viene visualizzata nel display la scritta “**MAInt**” che sta ad indicare la scadenza del tagliando di manutenzione periodica.*

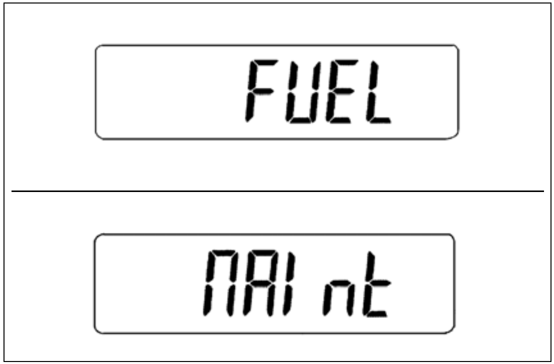
Funzione retroilluminazione

*Se si preme il tasto (B, fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione **ON**, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.*

⚠ **Attenzione**

Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.





I

Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.
Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi *(fig. 7)*

Con il motociclo vengono consegnate:
- *n°1 chiave A (ROSSA)*
- *n°2 chiavi B (NERE)*

Attenzione

La chiave rossa A è ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi B, sono quelle di normale uso e servono per:
- *l'avviamento.*
- *il tappo del serbatoio carburante.*
- *la serratura della sella.*

La chiave A svolge le stesse funzioni delle chiavi B, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

Note

Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

Attenzione

Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave A, in un luogo sicuro.
Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.

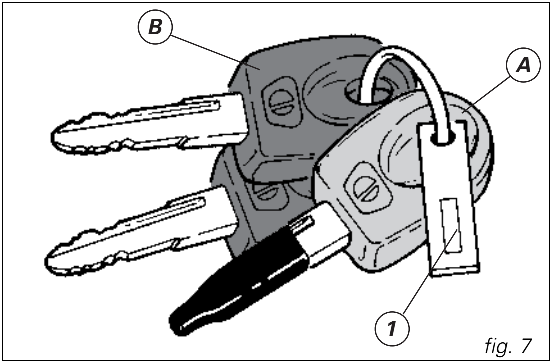


fig. 7

Code card

*Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato: il codice elettronico (A, fig. 9), da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il **key-on**.*

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura che utilizza la manopola dell'acceleratore.
*La seguente procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" rappresentata dall'accensione simultanea della spia giallo ambra **EOBD** (7, fig. 4).*
L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

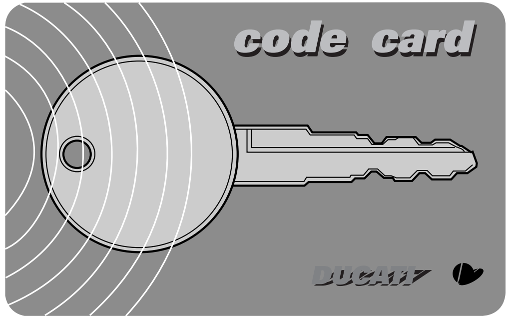


fig. 8

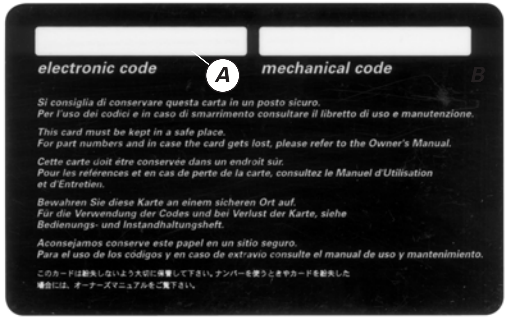


fig. 9

I

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

1) Portare la chiave su ON e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata.
La spia EOBD (7, fig. 4) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.
2) Allo spegnimento della spia EOBD rilasciare la manopola.
3) La spia EOBD si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.
4) Contare un numero di lampeggi della spia EOBD pari alla prima cifra del codice segreto.
Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, quindi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra.
Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia EOBD pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).
5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia EOBD si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco.
La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi.
6) Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia EOBD rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni riportando la chiave su OFF e ripartendo dal punto (1) per un numero illimitato di volte.

Note

Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su OFF e ripetere la sequenza dal punto (1).

Funzionamento

Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da ON a OFF, il sistema di protezione attiva il blocco motore.
All'avviamento del motore, ruotando la chiave da OFF a ON:
1) se il codice viene riconosciuto, la spia (6, fig. 4), posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante START (2, fig. 12), il motore si avvia;
2) se la spia (6, fig. 4) o la spia EOBD (7, fig. 4) rimangono accese, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione OFF e poi di nuovo in ON, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero. Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.
3) Se la spia (6, fig. 4) rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer è stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione OFF e nuovamente su ON la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).

Attenzione
Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.
Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD.
La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.
La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.
I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.

Note
In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

I

Interruttore d'accensione e bloccasterzo *(fig. 10)*

È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:

A) ***ON****: abilita il funzionamento di luci e motore;*
B) ***OFF****: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
C) ***LOCK****: lo sterzo è bloccato;*
D) ***P****: luce di posizione e bloccasterzo.*

Note

Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

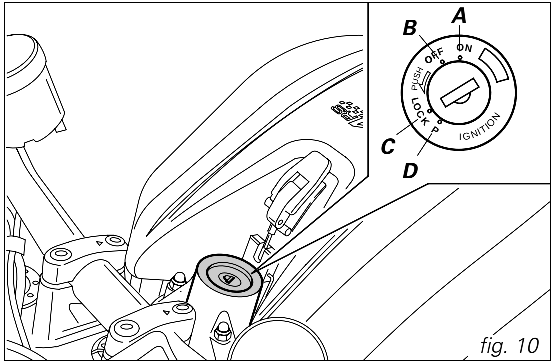


fig. 10

Commutatore sinistro *(fig. 11)*
1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione ≣D = luce anabbagliante accesa;
posizione ≣D = luce abbagliante accesa.

2) Pulsante ⇦⇨ = indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione ⇦ = svolta a sinistra;
posizione ⇨ = svolta a destra.
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

3) Pulsante 📯 = avvisatore acustico.

4) Pulsante ≣D = lampeggio abbagliante.

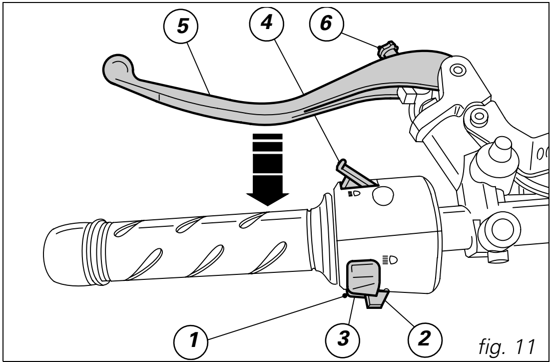


fig. 11

Leva comando frizione *(fig. 11)*
La leva (5) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di un pomello (6) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio.
La distanza della leva è regolata da 10 scatti del pomello (6).
Ruotando in senso orario la leva si allontana dalla manopola.
Viceversa, ruotando il pomello in senso antiorario, si avvicina.
Quando la leva (5) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Attenzione
La regolazione della leva frizione e freno, va effettuata a motociclo fermo.

Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

I

Commutatore destro *(fig. 12)*

1) Interruttore ***ARRESTO MOTORE****, a due posizioni:*
*posizione (***RUN***) = marcia;*
*posizione (***OFF***) = arresto del motore.*

Attenzione
Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione per poter procedere all'avviamento del motociclo.

Importante
Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (1) e lasciare la chiave d'accensione su ***ON*** *può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.*

2) Pulsante = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore *(fig. 12)*

La manopola girevole (3), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

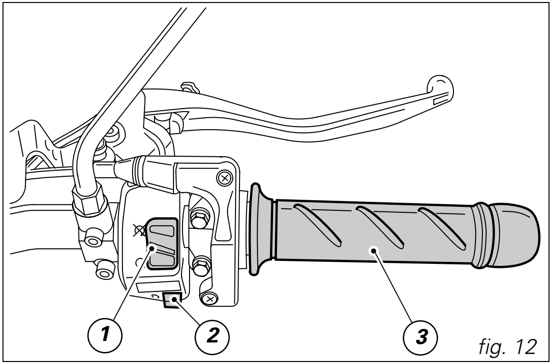


fig. 12

Leva comando freno anteriore *(fig. 13)*
Tirando verso la manopola girevole la leva (4) si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.
La leva di comando è dotata di un pomello (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul semimanubrio.
La distanza della leva è regolata da 10 scatti del pomello (5). Ruotando in senso orario la leva si allontana dalla manopola acceleratore. Viceversa, ruotando il pomello in senso antiorario, si avvicina.

Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 40.

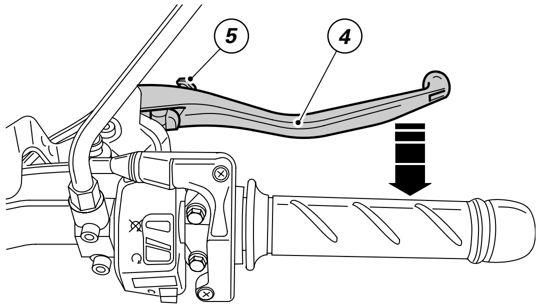


fig. 13

I

Pedale comando freno posteriore *(fig. 14)*
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.

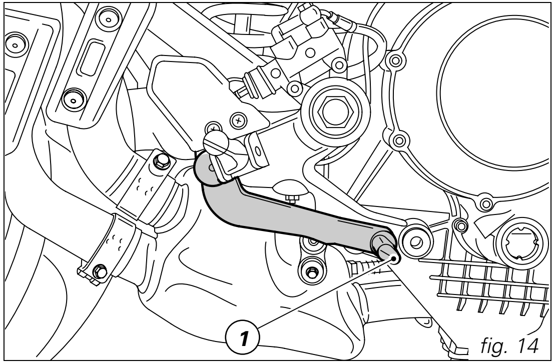


fig. 14

Pedale comando cambio *(fig. 15)*
*Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti:*
*in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne;*
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.
Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.

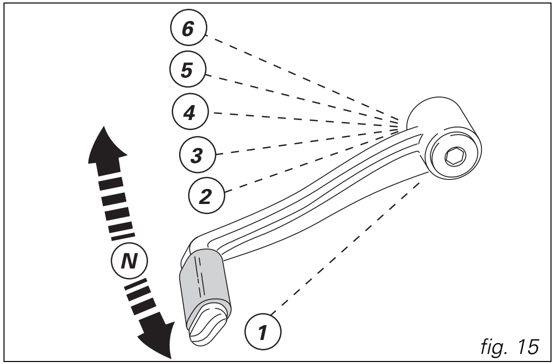


fig. 15

Registrazione posizione pedale comando cambio

(fig. 16)

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando cambio rispetto all'appoggiapiedi.

Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:

Bloccare l'asta (1) utilizzando la presa chiave (2) e allentare i controdadi (3) e (4).

Note

Il dado (3) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1) facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.

Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.

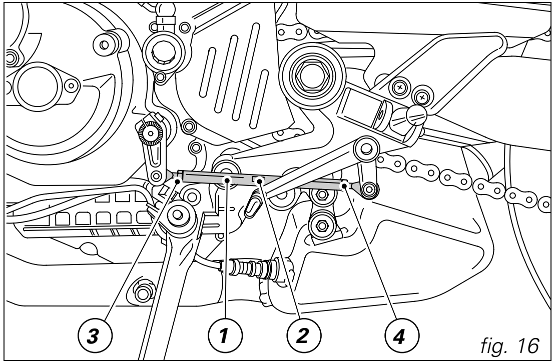


fig. 16

I

I

Registrazione posizione pedale comando freno posteriore *(fig. 17)*

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando freno posteriore rispetto all'appoggiapiedi.
Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:
Allentare il controdado (5).
Ruotare la vite (6) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.
Serrare il controdado (5).
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.
Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:
Allentare il controdado (7) sull'astina della pompa.
Avvitare l'astina (8) sulla forcella (9) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.
Serrare il controdado (7) e verificare nuovamente il gioco.

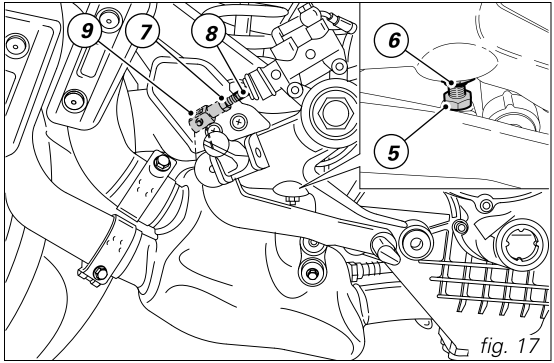


fig. 17

ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo *(fig. 18)*

1) *Tappo serbatoio carburante.*
2) *Serratura sella.*
3) *Perno per il cavetto portacasco.*
4) *Impugnatura per passeggero.*
5) *Cavalletto laterale.*
6) *Specchi retrovisori.*
7) *Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.*
8) *Dispositivi di registro forcella anteriore.*
9) *Asta sollevamento serbatoio.*
10) *Coperchio sella.*
11) *Leva ancoraggio serbatoio.*
12) *Catalizzatore.*

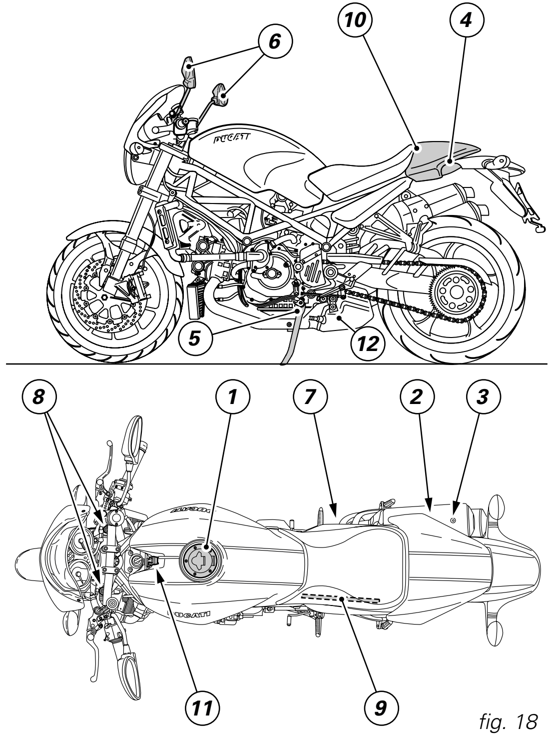


fig. 18

I

Tappo serbatoio carburante *(fig. 19)*

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla.
Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note

È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 41) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

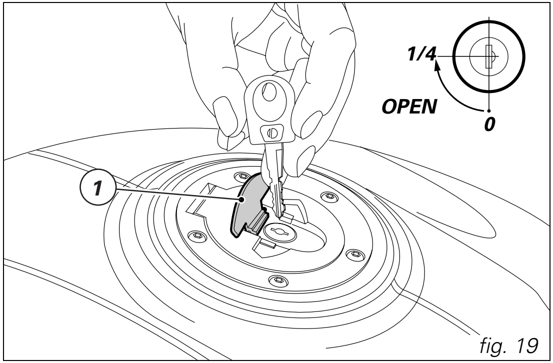


fig. 19

Serratura sella e portacasco *(fig. 20 e fig. 21)*

Apertura

Introdurre la chiave nella serratura, ruotarla in senso orario per ottenere lo sganciamento della sella dal telaio. Sfilare la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro. Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco (1) (vedi pag. 43). Far passare il cavetto nel casco ed inserire nel perno (2) l'estremità del cavetto. Lasciare appeso il casco e rimontare la sella per fissarlo.

Attenzione

Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Chiusura

Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto la sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura.

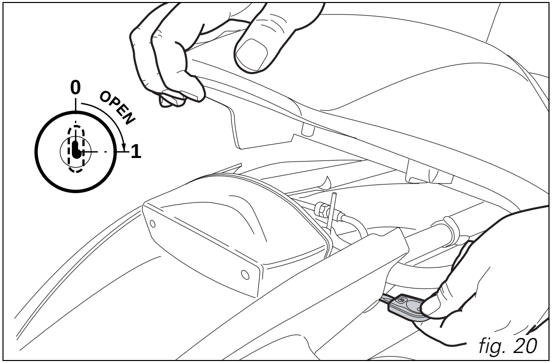


fig. 20

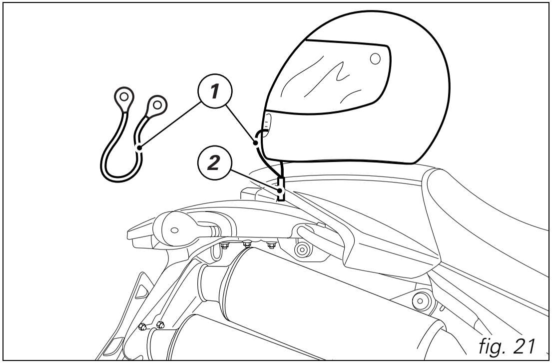


fig. 21

Cavalletto laterale *(fig. 22)*

Importante

Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc., possono infatti determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sul manubrio) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione

Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il piede la stampella (1).

Note

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

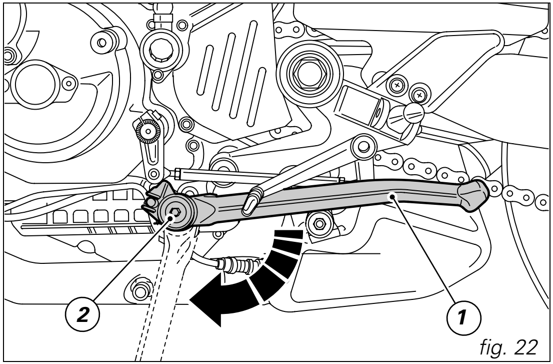


fig. 22

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore *(fig. 23 e fig. 24)*

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per permettere di adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico. Il registro (1) posto nella zona del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Il pomello (2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore regola il freno idraulico nella fase di compressione. Ruotando in senso orario i pomelli (1 e 2) si aumenta il freno, viceversa si diminuisce.
Taratura STANDARD: dalla posizione di tutto chiuso ruotare il pomello (1) di 10 click e il pomello (2) di 12 click.
Precarico molla: 11 mm.
Le due ghiere (3), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna. Per modificare il precarico della molla allentare la ghiera superiore. ***Avvitando*** *o* ***svitando*** *la ghiera inferiore si* ***aumenta*** *o* ***diminuisce*** *il precarico. Impostato il precarico desiderato serrare la ghiera superiore di bloccaggio.*

Attenzione
Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.

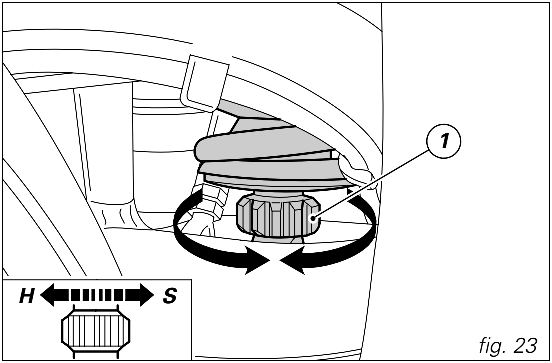


fig. 23

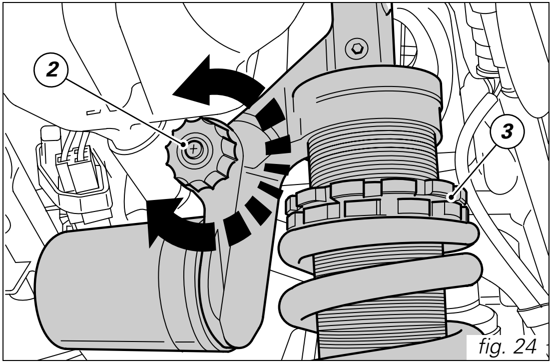


fig. 24

I

Attenzione

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

Registri di regolazione forcella anteriore

(fig. 25 - fig. 26)

La forcella del motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

1) *(fig. 25) per modificare il freno idraulico in estensione;*
2) *(fig. 25) per modificare il precarico delle molle interne;*
3) *(fig. 26) per modificare il freno idraulico in compressione.*

Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.

Per agire sul registro (3, fig. 26) introdurre una chiave a brugola di 3 mm attraverso il foro come indicato in figura 27. Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una regolazione dello smorzamento. Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura.

A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno alle posizioni "1","2", ecc.

Le posizioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 12 click;
estensione: 10 click.
Precarico molla (fig. 25): 19 mm.

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotate il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

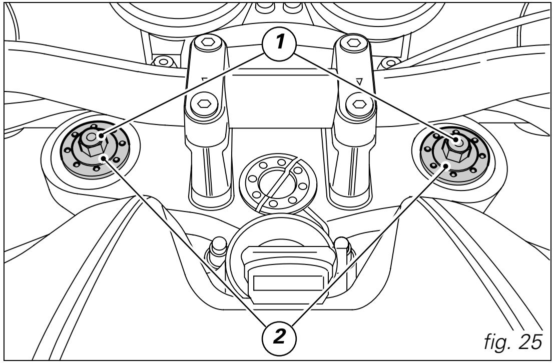


fig. 25

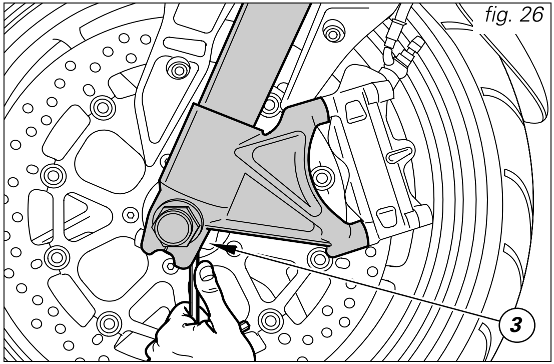


fig. 26

Variazione assetto motociclo *(fig. 27-fig. 28-fig. 29)*
L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.
La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.
Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 27) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore.
Per modificare l'interasse degli snodi sferici (1) è necessario allentare i controdadi (3).

Note
Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.

Agire sul tirante (2) con una chiave aperta.
Eseguita la regolazione serrare i dadi (3) a 25 Nm.

Attenzione
La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 272 mm.

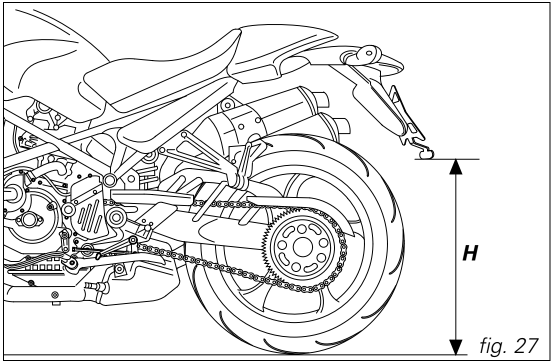


fig. 27

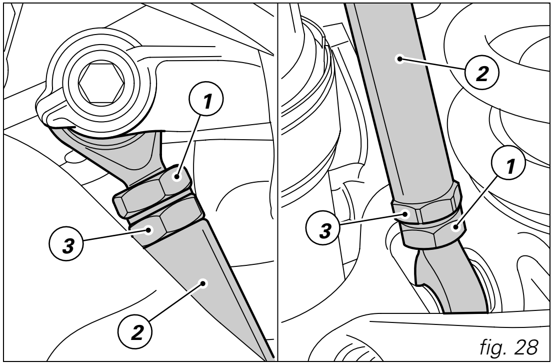


fig. 28

La quota massima sfilamento dell'UNIBALL della testa (A) snodata è 5 filetti pari a 7,5 mm (B).

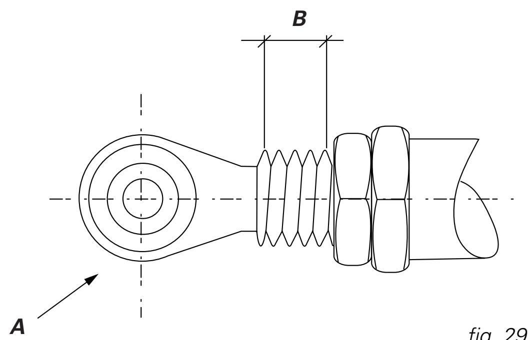


fig. 29

I

NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo *(fig. 30)*

Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Velocità di rotazione massima

Velocità di marcia o di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:

1) *Fino a 1000 km;*
2) *Da 1000 a 2500 km.*

Fino a 1000 km

Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contachilometri o contagiri, non si deve assolutamente superare i:
6.000 min^{-1}.
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato.
A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.
Per i primi 100 km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 km

Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i:
7.500 min^{-1}.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

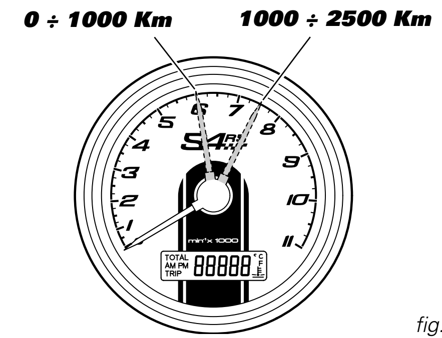


fig. 30

Controlli prima dell'avviamento

Attenzione
La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio
Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 41).

Livello olio nel motore
Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare l'olio (pag. 60).

Liquido freni e frizione
Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Liquido di raffreddamento
Controllare il livello del liquido nel serbatoio di espansione; eventualmente rabboccare (pag. 47).

Condizione pneumatici
Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 58).

Funzionalità dei comandi
Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.

Luci e segnalazioni
Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 53).

Serraggi a chiave
Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto
Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 28).

Attenzione
In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Avviamento motore

Attenzione

*Prima di avviare il motore familiarizzare con i comandi che si devono utilizzare durante la guida.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.*

*1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 31). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa sul cruscotto risultino accese.*

Importante

La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 11).

Attenzione

Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), altrimenti il sensore di sicurezza inibisce l'avviamento.

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

*2) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 32) sia nella posizione (**RUN**), premere quindi il pulsante avviamento (2).
Questo modello è provvisto di avviamento "servoassistito". Questa funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2).
Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo massimo variabile in funzione della temperatura del motore stesso.*

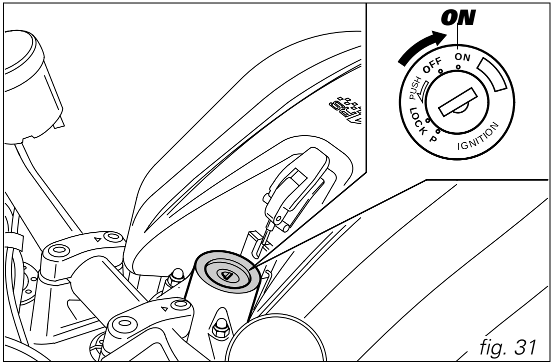


fig. 31

I

A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento.
In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).
Lasciare che il motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

Importante
In caso di batteria scarica il sistema inibisce automaticamente il trascinamento del motorino d'avviamento.

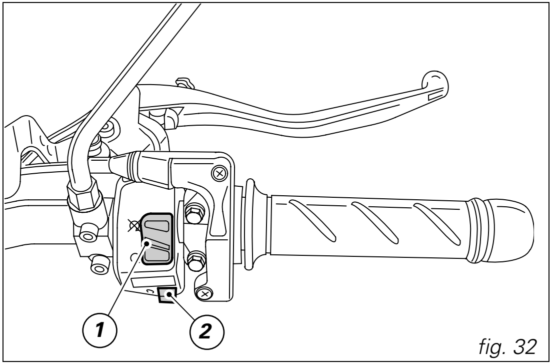


fig. 32

I

Importante

Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell’olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

Note

Il veicolo è dotato di uno starter automatico (Stepper Motor),collocato sul gruppo farfallato.Tale dispositivo permette il facile avviamento del motore, in condizioni di temperatura ambiente diverse.

I

Avviamento e marcia del motociclo

1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.
4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.

Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante
Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione
L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.
Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.
In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo è notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione.
Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.
Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante.
I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

Arresto del motociclo *(fig. 33)*
*Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione **OFF**.*

Importante
*Non lasciare la chiave su **ON** a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.*

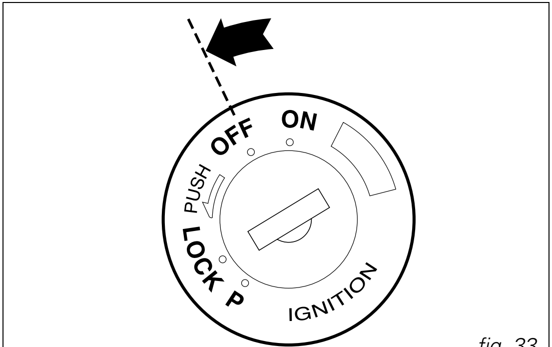


fig. 33

Rifornimento carburante *(fig. 34)*
Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo.

Attenzione
Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95.
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

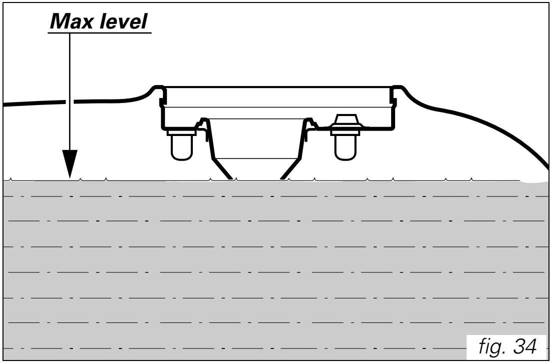


fig. 34

Parcheggio *(fig. 35)*

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 28).
*Ruotare il manubrio completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti.*
Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.
*In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P**.*

Importante

*Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie, ecc.).

Attenzione

L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona, ecc.) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

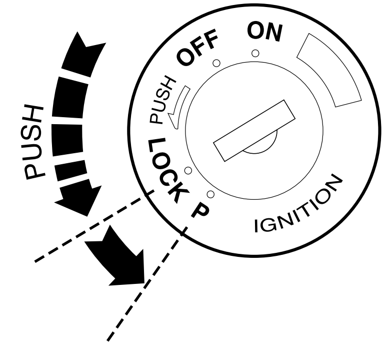


fig. 35

Accessori in dotazione

Sotto la sella, sono alloggiati:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella (pag. 27) e togliere il coperchio di protezione (1, fig. 36) svitando la vite speciale di fissaggio con una moneta.

La busta attrezzi *(fig. 37)*
Contiene:
3) chiave a tubo esagonale per candele;
4) perno per chiave candela;
5) giravite doppio;
6) cavetto portacasco.

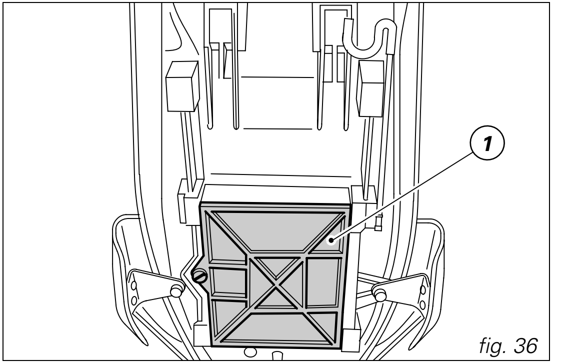


fig. 36

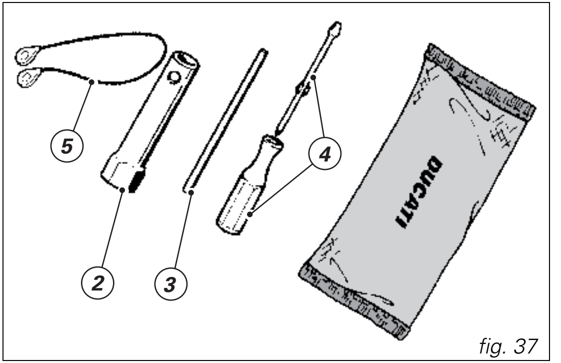


fig. 37

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

Rimozione della vestizione *(fig. 38)*
Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione
Il mancato o non corretto rimontaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Rimozione cupolino
Svitare e rimuovere le due viti di fissaggio (1) all'archetto reggifaro.

Note
Attenzione a non perdere i dadi di bloccaggio delle viti (1) posti all'interno del cupolino.

Rimuovere il cupolino (2).

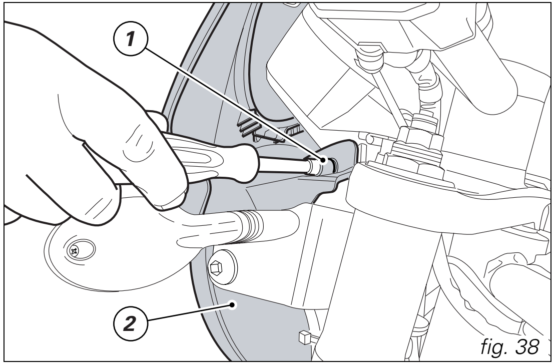


fig. 38

Sollevamento serbatoio carburante

Attenzione
Per evitare fuoriuscite di carburante dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di carburante deve essere minore di 5 litri.

Rimuovere la sella (pag. 27), sollevare il gancio (1, fig. 39).
Sollevare il serbatoio e sganciare l'astina (2, fig. 40) di servizio dalla propria sede, sotto alla sella.
Appoggiare il serbatoio sull'astina di servizio.
Per rimontarlo eseguire le operazioni descritte in ordine inverso

Attenzione
Quando si abbassa il serbatoio fare attenzione che le tubazioni siano correttamente posizionate in modo da evitare che si schiaccino.

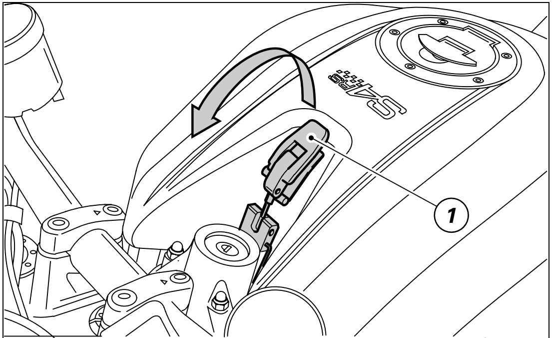


fig. 39

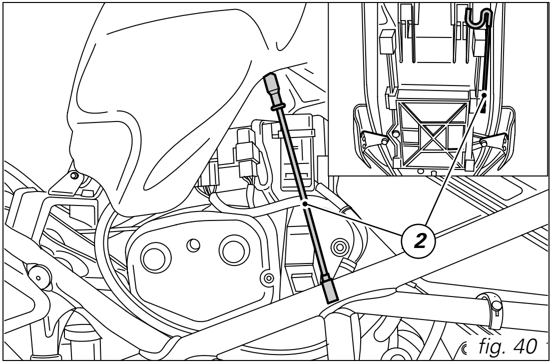


fig. 40

Sostituzione del filtro aria *(fig. 41)*
Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto Garanzia). Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante (pag. 45).
Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2).
Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 42) e sostituirla.

Importante
Un filtro sporco riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni sulle candele.
Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura, nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.

Importante
In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto Garanzia).

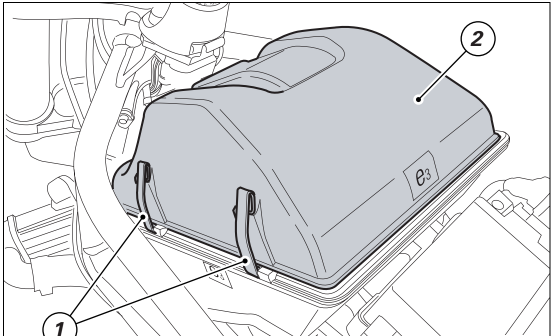


fig. 41

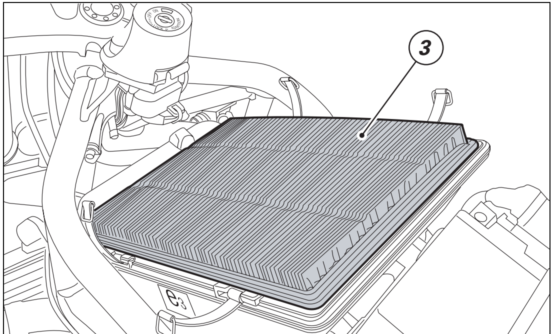


fig. 42

Controllo livello liquido di raffreddamento *(fig. 43)*
*Controllare il livello del liquido di raffreddamento contenuto nel serbatoio d'espansione, sul lato destro del motociclo; deve risultare compreso tra i riferimenti di **MAX** e di **MIN** del serbatoio.*
Se il livello risulta basso, è necessario provvedere al rabbocco.
*Svitare il tappo di carico (1) e aggiungere una miscela d'acqua e antigelo SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volume) fino a raggiungere il livello **MAX**.*

Riavvitare il tappo (1).
Se si utilizza questo tipo di miscela si ottengono le migliori condizioni d'esercizio (corrispondenti a -20 °C/-4 °F inizio congelamento liquido).

Capacità del circuito di raffreddamento: 2,7 dm^3 (litri).

Attenzione
Questa operazione deve essere eseguita a motore freddo e con il motociclo perfettamente in piano.

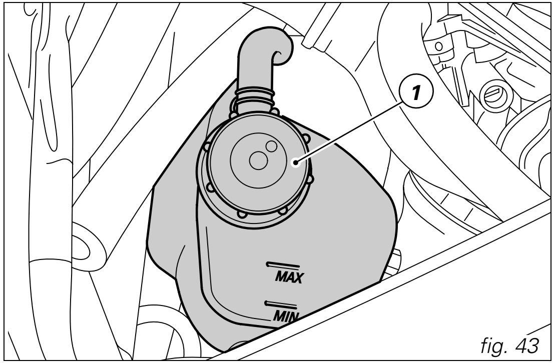


fig. 43

I

Controllo livello fluido freni e frizione *(fig. 44)*
Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di ***MIN*** *evidenziata sui rispettivi serbatoi.*
Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica, riportata sopra al libretto garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto freni
Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un concessionario o ad una officina autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.
L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.
Non mescolare olii di qualità diverse.
Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

Impianto frizione
Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

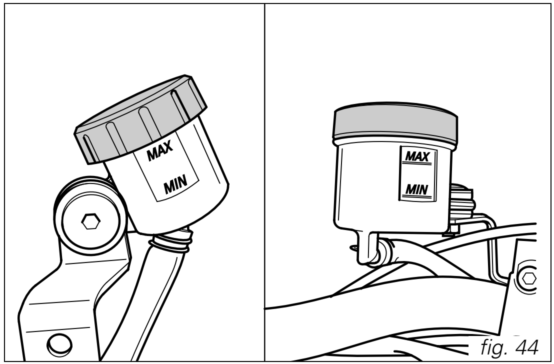


fig. 44

Verifica usura pastiglie freno *(fig. 45)*

Freno anteriore

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore

Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante
Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

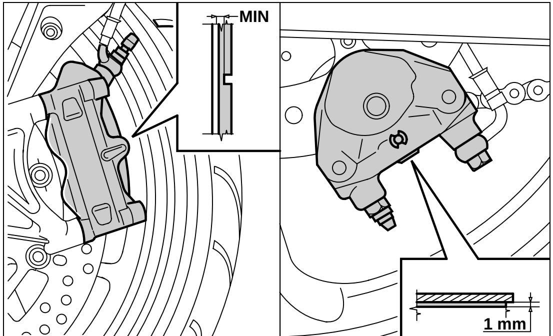


fig. 45

Regolazione del cavo comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 2÷4 mm.
Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (1, fig. 46) situato in corrispondenza del comando stesso.

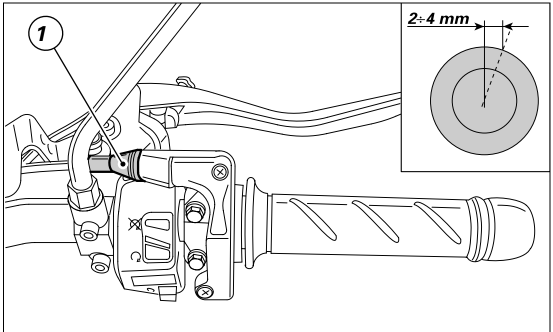


fig. 46

Lubrificazione delle articolazioni *(fig. 47)*

Periodicamente è necessario controllare le condizioni delle guaine esterne dei cavi di comando acceleratore. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un concessionario o una officina autorizzata.
Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

Attenzione
Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1) alla coppia di 1,8 Nm.

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.

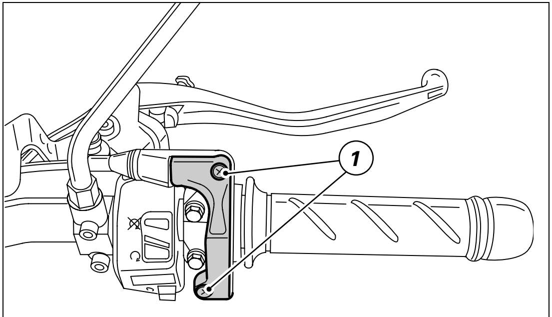


fig. 47

Carica della batteria *(fig. 48)*
Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.
*Staccare per primo, il terminale negativo (**-**) nero, poi quello positivo (**+**) rosso.*
Sganciare il fermo (1) e rimuovere la batteria.

Attenzione
La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.
*Collegare i conduttori del caricabatterie ai rispettivi terminali: rosso al positivo (**+**), nero al negativo (**-**).*

Importante
Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.
Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).

Attenzione
Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1 A per 5÷10 ore.

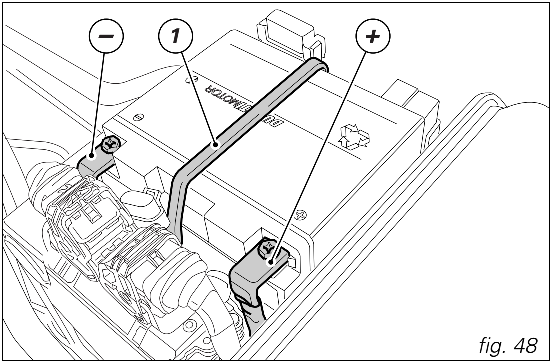


fig. 48

I

Controllo tensione catena trasmissione *(fig. 49)*
Spostare lentamente il motociclo per trovare la posizione in cui il ramo superiore della catena risulta più tesa. Posizionare il motociclo sul cavalletto laterale. Spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone (vedi targhetta adesiva). Il ramo inferiore della catena deve poter compiere una escursione di circa 30÷32 mm.
In caso contrario rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per eseguire il tensionamento della catena.

Attenzione
Il corretto serraggio delle viti di bloccaggio del mozzo eccentrico è fondamentale per la sicurezza del pilota.

Importante
Una catena non correttamente tensionata è causa di rapida usura degli organi di trasmissione.

Lubrificazione della catena trasmissione
Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante
L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

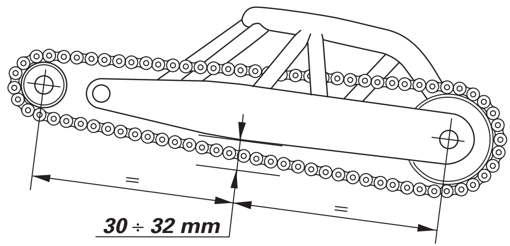


fig. 49

Sostituzione delle lampadine

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 70.

Proiettore anteriore *(fig. 50)*

Per agevolare la manutenzione al proiettore anteriore è consigliabile rimuovere il cupolino come indicato al parafrago "Rimozione cupolino" (pag. 44).
Per accedere alle lampadine del proiettore svitare la vite inferiore (1) che fissa il gruppo cornice/parabola al corpo lampada.
Staccare il connettore (2, fig. 51) dalla lampadina del proiettore. Sganciare la molletta (3, fig. 51) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto.

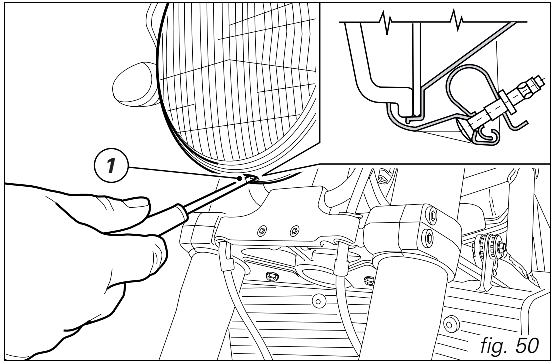


fig. 50

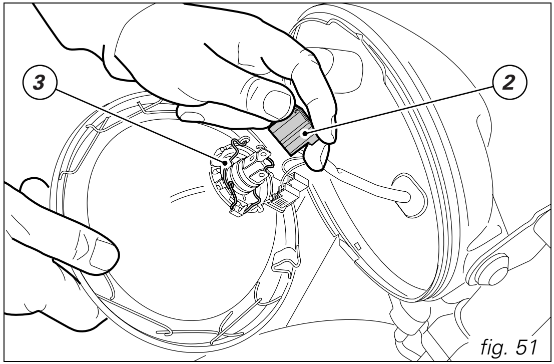


fig. 51

I

Sostituire la lampada (4, fig. 52).

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.

Inserire le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento; agganciare l'estremità della molletta (3, fig. 51) ai supporti del corpo proiettore. Ricollegare i cavi.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, staccare il relativo connettore. La lampadina (5, fig. 53) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e inserirla premendo e ruotandola in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il connettore e fissare il complessivo cornice/parabola.

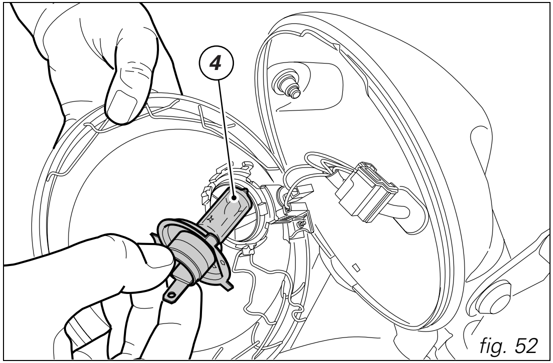


fig. 52

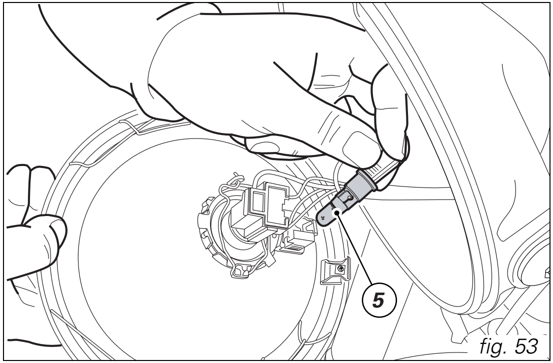


fig. 53

Indicatori di direzione *(fig. 54)*
Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.
Riavvitare la vite (1).

Luce arresto *(fig. 55)*
Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione è necessario svitare le due viti (1) che fissano il trasparente (2) e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il trasparente.

I

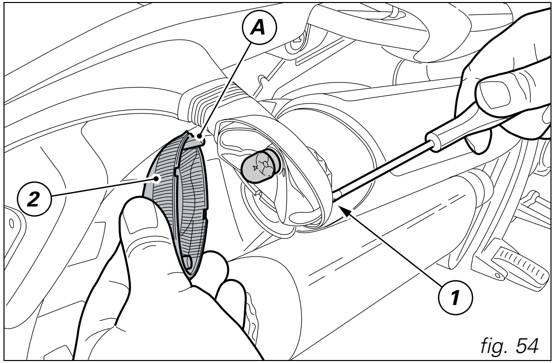


fig. 54

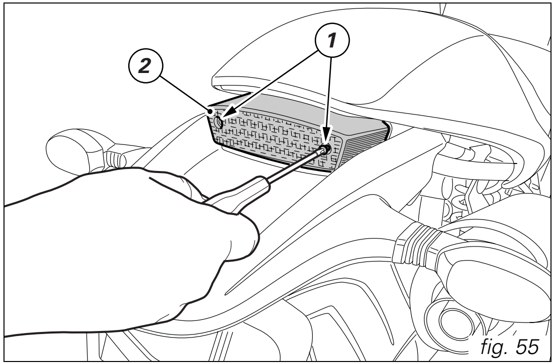


fig. 55

Luce targa *(fig. 56)*

Per accedere alla lampadina della luce targa (3), sfilare il portalampada dall'interno, quindi sfilare la lampada e sostituirla.

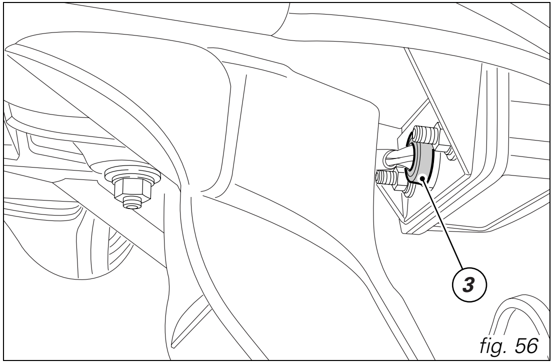


fig. 56

Orientamento del proiettore *(fig. 57)*

Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri.
Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.
Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

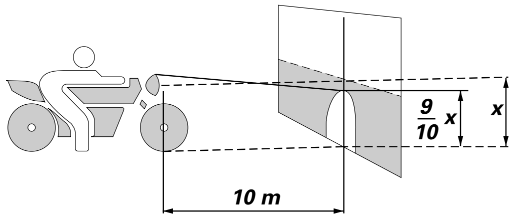


fig. 57

Note

La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulle viti (1, fig. 58) che lo fissano ai supporti laterali.

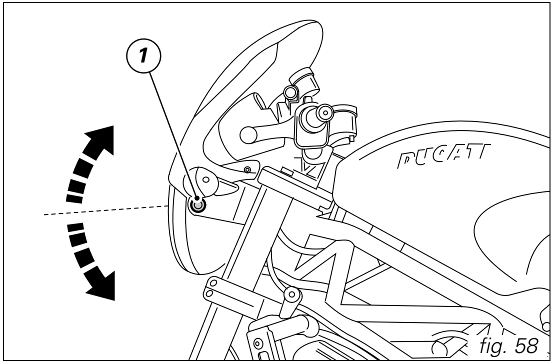


fig. 58

I

Pneumatici

Pressione anteriore:
2,1 bar - 2,3 Kg/cm^2
Pressione posteriore:
2,2 bar - 2,4 Kg/cm^2

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico.
Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.
Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.
Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 59) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

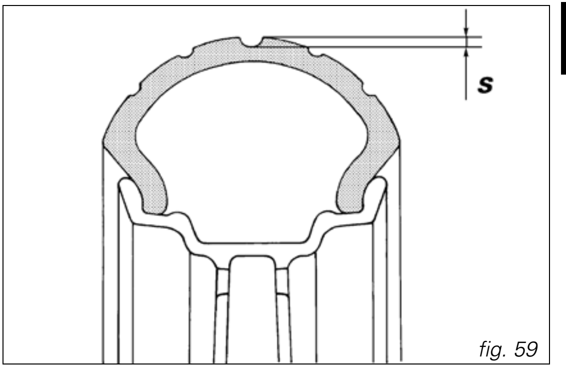


fig. 59

I

Controllo livello olio motore *(fig. 60)*
Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul lato destro della coppa dell'olio. Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore freddo.
Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso. Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

Importante
Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo si trova nei limiti della gamma indicata.

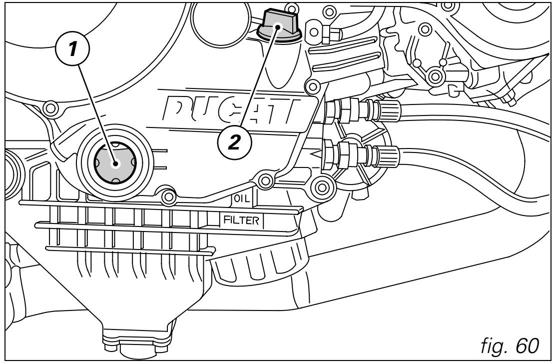
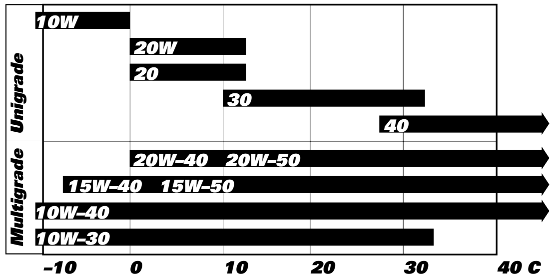


fig. 60



I

Pulizia e sostituzione candele *(fig. 61)*
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Sfilare le bobine dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.
Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.
Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.
Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: 0,6÷0,7 mm.

Importante
In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.
Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.
Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di 20 Nm.
Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo un serraggio a mano, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante
Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa.
La candela deve essere serrata correttamente.

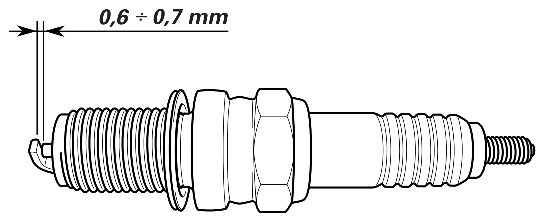


fig. 61

I

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde.
Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, perni ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc.). Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo. Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulite i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante;
introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.
Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.
Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

I

CARATTERISTICHE TECNICHE

Ingombri *(mm) (fig. 62)*

Pesi

Pesi
A secco:
177 kg.
A pieno carico:
390 kg.

Attenzione
Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

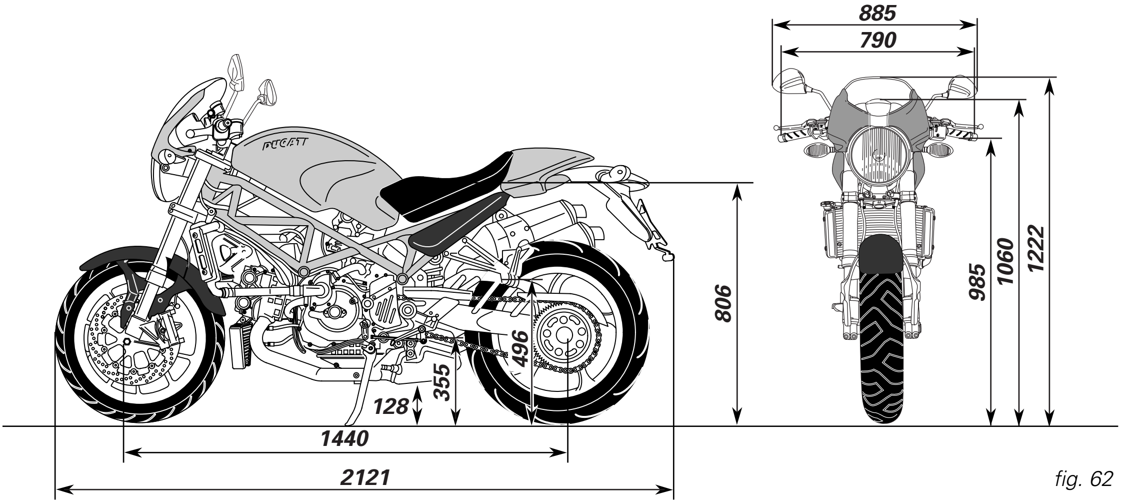


fig. 62

I

Rifornimenti	***Tipo***	***dm^3 (litri)***
Serbatoio carburante, compresa una riserva di 3,5 dm^3 (litri)	*Benzina verde con un numerodi ottani all'origine di almeno 95*	*15*
Circuito di lubrificazione	*SHELL Advance Ultra 4*	*3,4*
Circuito freni ant./post. e frizione	*SHELL Advance Brake DOT 4*	—
Protettivo per contatti elettrici	*SHELL Advance Contact Cleaner*	—
Forcella anteriore	*SHELL Advance Fork 7.5 o Donax TA*	*0,492 (per stelo)*
Circuito di raffreddamento	*Liquido antigelo SHELL Advance Coolant o GLYCO SHELL 35÷40 % + acqua*	*2,7*

Importante

Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I

Motore
Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
100.
Corsa mm:
63,5.
Cilindrata totale cm^3:
998.
Rapporto di compressione:
11,4±0,5:1.
Potenza max. all'albero (95/1/CE):
88,8 kW - 119 CV a 9.250 giri/min.
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
96,9 Nm (9,9 Kgm) a 7.500 giri/min.

Distribuzione
***Desmodromica** a quattro valvole per cilindro comandate da otto bilancieri (quattro di apertura e quattro di chiusura) e da due alberi distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

***Schema distribuzione desmodromica** (fig. 63)*
1) *Bilanciere di apertura (o superiore);*
2) *registro bilanciere superiore;*
3) *registro bilanciere di chiusura (o inferiore);*
4) *molla richiamo bilanciere inferiore;*
5) *bilanciere di chiusura (o inferiore);*
6) *albero distribuzione;*
7) *valvola.*

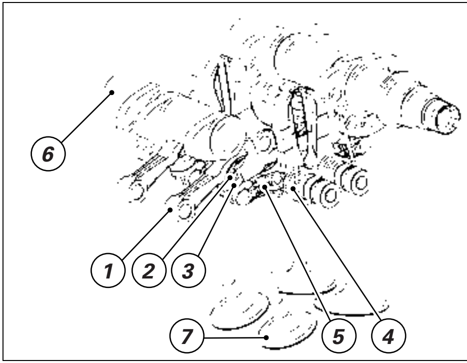


fig. 63

Prestazioni
La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Importante
L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Candele d'accensione
Marca: CHAMPION
Tipo: RA 4 HC

Alimentazione
Iniezione elettronica indiretta MARELLI.
Diametro corpo farfallato:
50 mm
Iniettori per cilindro: 1
Fori per iniettori: 1
Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Freni

Anteriore
Tipo:
a disco forato in acciaio.
n° 2 dischi.
Materiale pista frenante:
acciaio.
Materiale campana:
alluminio.
Diametro disco: 320 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante, cm^2: 52,52.
Pinze freno ad attacco radiale.
Marca e tipo: BREMBO P4.34B.
Materiale attrito: Toshciba TT2172.
Tipo pompa: PR18/19.

Posteriore
Tipo:
a disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco: 245 mm.
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante: 25 cm^2.
Pinza freno: Ø cilindro 32 mm.
Marca e tipo: BREMBO P32F.
Materiale attrito: FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa: PS 11B.

Attenzione
Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

I

Trasmissione

Frizione:
multidisco a secco;
comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
32/59.
Cambio a:
a 6 rapporti;
con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone/corona:
15/43.
Rapporti totali:
1ª 15/37.
2ª 17/30.
3ª 20/27.
4ª 22/24.
5ª 24/23.
6ª 28/24.

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca: DID
Tipo: 525 HV
Dimensioni: 5/8 x 5/16"
N° maglie: 106.

Importante

I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.
Se si desidera adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.

Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.
Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio

Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi d'acciaio ad altoresistenziale.
Angolo di sterzata (per lato): 27°
Avancorsa mm: 96
Inclinazione cannotto: 24°.

Ruote

Cerchi in lega leggera a cinque razze a "Y".

Anteriore

Dimensioni: MT3.50x17".

Posteriore

Dimensioni: MT5.50x17".
Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore

Radiale tipo "tubeless".
Dimensione: 120/70-ZR17.

Posteriore

Radiale tipo "tubeless".
Dimensione: 180/55-ZR17.

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati.
La forcella è dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione, compressione e del precarico delle molle interne agli steli.
Diametro tubi portanti mm:
43.
Corsa sull'asse steli:
130 mm.

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore regolabile in estensione, compressione e nel precarico della molla.
È infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in alluminio.
Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Corsa ammortizzatore:
65 mm.
Escursione ruota posteriore:
148 mm.

Note
Non effettuare interventi sul motociclo che possono modificare le caratteristiche tecniche in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.

I

Impianto di scarico
Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento Euro 2.
Versione U.S.A.: non catalizzata.

Colori disponibili
Rosso *cod. PPG 473101, trasparente cod. PPG 228880, con banda bianca.*
Telaio rosso e ruote nere.

Nero *cod. PPG 248514, trasparente cod. PPG 228880, con banda grigia.*
Telaio nero opaco e ruote nere.

Perla *cod. PPG*0040, fondo cod. PPG 490019, trasparente cod. PPG 228880, con banda rossa.*
Telaio rosso e ruote bianche.

Impianto elettrico
Formato dai seguenti particolari principali:
Proiettore anteriore*:*
lampada tipo: ***H4 (12 V-55/60 W)****.*
luce di posizione*:*
lampada tipo: ***T4W (12 V-4 W)****.*
Comandi elettrici sui semimanubri*:*
Indicatori direzione*:*
lampade tipo: ***R10W (12 V-10 W)****.*
Avvisatore acustico*.*
Interruttori luci arresto*.*
Batteria, 12 V-10 Ah*.*
Alternatore 12 V-520 W*.*
Regolatore elettronico*, protetto con fusibile da* ***40 A*** *posto a lato della batteria.*
Motorino avviamento, 12 V-0,7 kW*.*
Fanale posteriore e segnalazione arresto*:*
lampada tipo: ***P21/5W (12 V-5/21 W)****.*
Illuminazione targa:
lampada tipo: ***W5W (12 V-5 W)****.*

Note
Per la sostituzione delle lampadine vedi al paragrafo “Sostituzione delle lampadine” alla pag. 53.

Fusibili

La scatola porta fusibili è posizionata sotto il serbatoio carburante.
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1, fig. 64) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.
Il fusibile posto vicino alla batteria protegge il regolatore elettronico.
Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (2, fig. 64).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (3, fig. 65).

Importante

*Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.*

Attenzione

Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

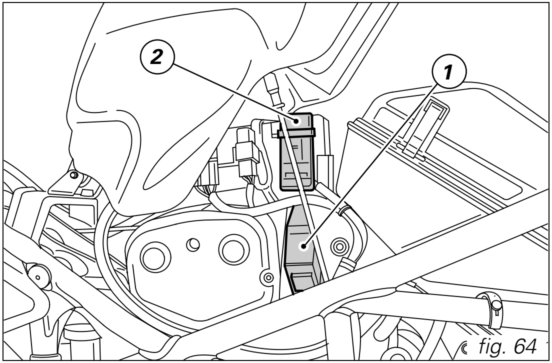


fig. 64

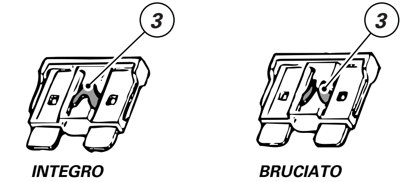


fig. 65

I

Legenda schema impianto elettrico/iniezione

1) Commutatore destro.
2) Antenna Transponder.
3) Commutatore chiave.
4) Relè Ventole.
5) Relè Principale.
6) Scatola fusibili.
7) Ventola Sx.
8) Ventola Dx.
9) Motorino avviamento.
10) Teleruttore avviamento.
11) Diodo"Antirimbalzo".
12) Batteria
13) Fusibile Master.
14) Regolatore.
15) Alternatore.
16) Indicatore direzione posteriore destro.
17) Fanale posteriore.
18) Illuminazione targa.
19) Indicatore direzione posteriore sinistro.
20) Serbatoio carburante.
21) Relè iniezione.
22) Connessione autodiagnosi.
23) Sensore velocità.
24) Interruttore stampella laterale.
25) Sonda Lambda.
26) Bobina cilindro orizzontale.
27) Bobina cilindro verticale.
28) ICandela cilindro orizzontale.
29) Candela cilindro verticale.
30) Iniettore cil. orizzontale.
31) Iniettore cil. verticale.
32) Potenziometro farfalla.
33) Sensore giri/fase.
34) Sensore temperatura acqua centralina.
35) Stepper Motor.
36) Centralina 5AM.
37) Interruttore folle.
38) Interruttore pressione olio.
39) Interruttore stop posteriore.
40) Interruttore stop anteriore.
41) Interruttore frizione.
42) Commutatore SX.
43) Sensore temperatura acqua strumento.
44) Sensore temperatura/pressione aria.
45) Strumentazione cruscotto.
46) Freccia anteriore SX.
47) Claxon.
48) Proiettore.
49) Freccia anteriore DX.

Legenda colore cavi

B *Blu*
W *Bianco*
V *Viola*
Bk *Nero*
Y *Giallo*
R *Rosso*
Lb *Azzurro*
G *Verde*
Bn *Marrone*
O *Arancio*
P *Rosa*
Gr *Grigio*

Legenda scatola fusibili *(5)*

Pos.	Utilizzatori	Val.
1	N.C	
2	KEY-ON CENTRALINA, CRUSCOTTO, TELERUTTORE LAMBDA E STOP	10 A
3	LUCE POSIZIONE, LUCE ABBAGLIANTE E ANABBAGLIANTE	15 A
4	PASSING, CLAXON E LUCE STOP	15 A
5	INIEZIONE (POMPA INIETTORE BOBINA)	20 A
6	CENTRALINA CONTROLLO MOTORE	5 A
7	CRUSCOTTO	5 A

Note

Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

I

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

Km	**Nome Ducati Service**	**Chilometraggio**	**Data**
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Use and maintenance manual

E

DUCATI MONSTER S4Rs

E

First of all, we bid you welcome to the world of Ducati enthusiasts and congratulate you on your excellent choice of motorcycle. We are sure that you will use your Ducati for longer journeys as well as short daily trips, but however you use your motorcycle, Ducati Motor Holding s.p.a wishes you an enjoyable ride.
As part of our continuous effort to improve our service, we advise you to strictly follow the indications given in this manual, especially as regards running-in. In this way, you can be sure your Ducati motorcycle will continue to be a pleasure to ride.
For repairs or advice, please contact one of our authorized service centres.
We also provide an information service for all Ducati owners and enthusiasts for any advice and suggestions you might need.

Enjoy the ride!

Notes
Ducati Motor Holding S.p.A. cannot accept any liability for errors that may have occurred in the preparation of this manual. All information in the manual is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any modifications required due to the ongoing development of their products.

For safety and reliability, to avoid invalidating the warranty and to maintain the value of your motorcycle, use only original Ducati spare parts.

Warning
This manual is an integral part of the product and, if ownership is transferred to a third party, must always be passed to the new owner.

E

TABLE OF CONTENTS

E

GENERAL INDICATIONS

Warranty
For your own safety, to ensure the continuing reliability of your motorcycle and to avoid the risk of invalidating the warranty,
we strongly recommend that you contact a Ducati Dealer or Authorized Service Centre for any operations that require professional servicing expertise.
Our highly qualified staff have access to the specialised tools required to perform any servicing job to the highest professional standards, using only Ducati original spare parts as the best guarantee for perfect interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a Warranty Booklet. However, the warranty does not apply to motorcycles used in competitions. If any motorcycle part is tampered with, modified, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, the warranty is automatically invalidated.

Symbols
Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this manual carefully so as to become familiar with your motorcycle. If in doubt, please contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop. The information in this manual will help ensure that your riding experience is trouble-free and enjoyable, and it will help you obtain top performance from your motorcycle for a long time.
This booklet uses a set of symbols with special meanings:

Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk, and lead to severe injury or even death.

Important
Possibility of causing damage to the motorcycle and/or its components.

Notes
Additional information about the current operation.

*References to the **right** or **left** side of the motorcycle assume you are sitting on the seat, facing forward.*

Useful road safety information

Warning

Read this section before riding your motorcycle.

Many accidents are the result of the inexperience of the rider. Always make sure you have your licence with you; you need a valid licence that entitles you to ride a motorcycle.
Do not lend your motorcycle to persons who are inexperienced or do not hold a valid licence.
*Riders and passengers must **always** wear appropriate clothing and a safety helmet.*
Do not wear loose clothes or accessories that could become tangled in the controls or limit your field of vision.
Never start or run the engine in enclosed space.
Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.
The rider should keep his/her feet on the footrests when the motorcycle is in motion.
***Always** hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes in direction or in the road surface. The pillion passenger should **always** hold on to the grabhandles under the seat with both hands.*
Obey the legal requirements and observe national and local regulations.
*Always respect speed limits where these are indicated. However, **always** adapt your speed to suit the current visibility, road and traffic conditions.*
***Always** signal your intention to turn or change lane in good time, using the appropriate turn signal indicators.*
Be sure you are clearly visible and avoid riding within the blind spot of a vehicle in front of you.
Be extra careful at road junctions, near exits from private areas, car parks and on motorway slip roads.
***Always** turn off the engine when refuelling. Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.*
Do not smoke when refuelling.
While refuelling, it is possible to inhale noxious fuel vapours. Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
***Always** remove the key if leaving your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and silencers remain hot for a long time.

Warning

The exhaust system might still be hot even if the engine is switched off; take special care not to touch exhaust system with any part of your body and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves, etc.).

Park your motorcycle where no one is likely to knock against it, and use the side stand.
Never park on uneven ground or soft terrain or the motorcycle may fall over.

E

Riding with a full load

Your motorcycle is designed for travelling over long distances with a full load in complete safety.
Even weight distribution is critical for maintaining safety standards, and to avoid getting into difficulties when making sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

Information on load capacity

The total weight of the motorcycle in running order with rider, luggage and additional accessories should not exceed 390 kg.

Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and as close to centre of the motorcycle as possible.
Secure the luggage firmly to the motorcycle structure. Luggage incorrectly secured may cause the motorcycle to become unstable.
Never fix bulky or heavy objects to the top yoke or front mudguard, as this would cause dangerous instability.
Do not insert objects into gaps in the frame, where they could interfere with moving parts.
Check that the tyres are inflated to the pressure indicated on page 58 and that they are in good condition.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, one for the frame (fig. 1) and one for the engine (fig. 2).

Frame number

Engine number

Notes

These numbers indicate the motorcycle model and should be quoted when ordering spare parts.

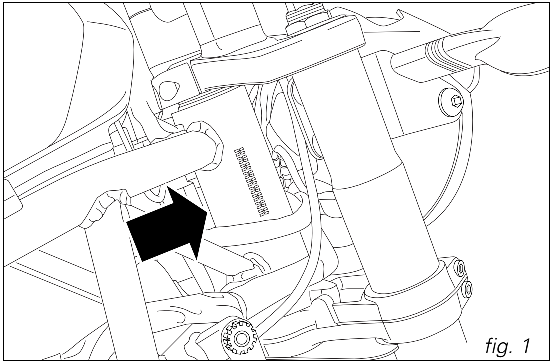


fig. 1

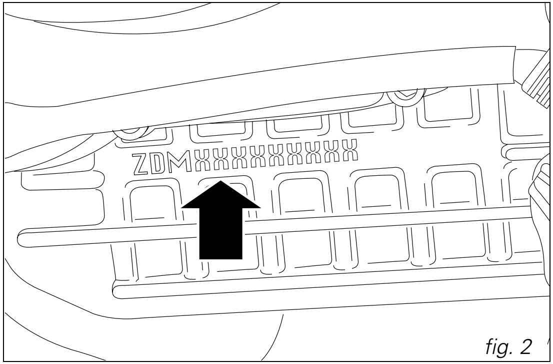


fig. 2

E

Warning

This section shows the position and function of the motorcycle controls. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of the motorcycle controls *(fig. 3)*

1) *Instrument panel.*
2) *Key-operated ignition switch and steering lock.*
3) *Left-hand handlebar switch.*
4) *Clutch lever.*
5) *Right-hand handlebar switch.*
6) *Throttle twistgrip.*
7) *Front brake lever.*
8) *Gearchange pedal.*
9) *Rear brake pedal.*

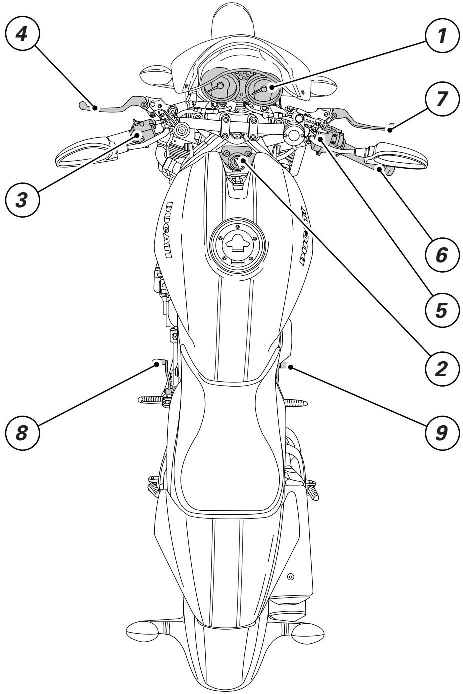


fig. 3

Instrument panel *(fig. 4)*

1) ***High beam warning light ≡D (blue).***
Illuminates when the high beam headlight is on.

2) ***Turn signal warning light ⇦⇨ (green).***
Flashes when a turn signal is on.

3) ***Low fuel warning light (yellow).***
Illuminates when there are approximately 3.5 litres of fuel left in the tank.

4) ***Neutral warning light (green).***
Illuminates when the gearbox is in neutral.

5) ***Engine oil pressure warning light (red).***
Comes on when engine oil pressure is too low. This light comes on when the ignition is switched to ***ON*** *and should go out a few seconds after the engine starts.*
It may come on briefly if the engine is very hot, but should go out again as engine speed increases.

Important
Do not use the motorcycle if this light stays on, otherwise the engine could be damaged.

6) ***Amber warning light***
Comes on and flashes when the motorcycle is parked (immobilizer on); also used for immobilizer diagnostics.

Notes
When the immobilizer is activated, the light flashes for 24 hours after which it goes off, but the immobilizer remains active.

7) ***EOBD light*** *(**yellow amber**).*
Comes on when the engine is locked. Switches off after a few seconds (normally 1.8 - 2 sec.).

8) ***Speedometer*** *(km/h).*
Indicates road speed.

a) ***LCD (1):***
- ***Odometer*** *(km).*
  Shows total distance travelled.
- ***Trip meter*** *(km).*
  Shows distance travelled since last reset.

9) ***Tachometer*** *(rpm).*
Indicates engine revs per minute.

b) ***LCD (2):***
- ***Clock***
- ***Oil temperature***

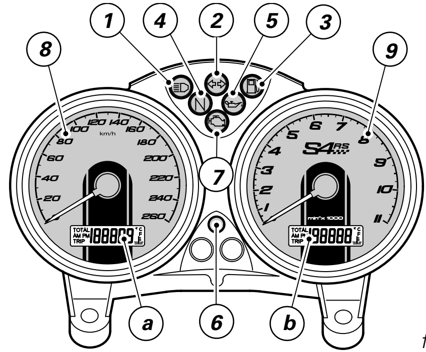


fig. 4

E

LCD functions
*When the key is turned from **OFF** to **ON**, the instrument panel runs a **check** on all instruments (pointers, display, lights) (fig. 5 and fig. 6).*

LCD functions (1)
*Press the button (B, fig. 6) with the key turned to **ON** to switch between display of the trip meter and the odometer.*

Resetting the trip meter
*Hold down button (B, fig. 6) for more than 2 seconds in **TRIP** mode to reset the display (LCD 1).*

LCD functions (2)
*Press button (A, fig. 6) with the key turned to **ON** to display the clock and coolant temperature.*

Setting the clock
Press button (B, fig. 6) for at least 2 seconds.
*To select **AM/PM,** press button (B, fig. 6). Press button (B) to select the hour setting function. Press (A) repeatedly to change the hour indication. Press button (B, fig. 6) to enter the minutes setting mode.*
Press button (A) to increase the minutes; hold the button pressed for more than 5 seconds to increase the rate of change. Press button (B) to exit the clock setting function.

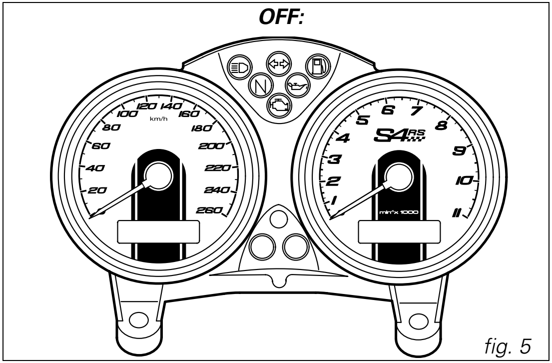


fig. 5

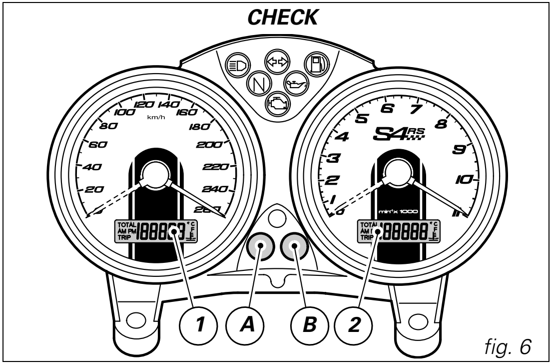


fig. 6

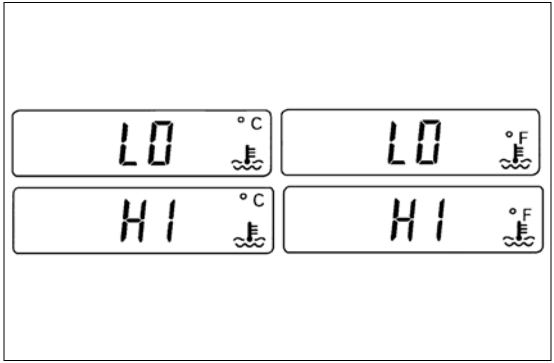
Coolant temperature function
*If the coolant temperature falls below 40 °C /104 °F the word “**LO**” will be displayed, whereas if the temperature rises above 120 °C/248 °F, the word“**HI**” will appear.*

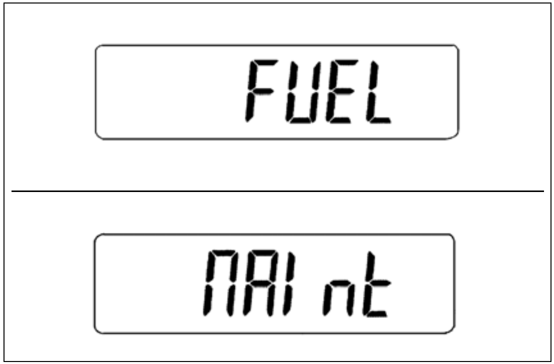
Fuel level warning light
*When the low fuel level light comes on, the word "**FUEL**" appears on the display.*

Maintenance indicator function
*After the first 1000 Km / 621 miles and every 10,000 Km / 6210 miles thereafter, each time the key is switched to **ON**, the display shows the word "**MAInt**" for five seconds, to indicate that the scheduled periodic service is due.*

Display backlight
*Press button (B, fig. 6) within 5 seconds after the ignition key is turned to the **ON** position to adjust the brightness of the backlight. The brightness changes at each press of the button.*

Warning
Any adjustments to the instrument panel must only be carried out when the motorcycle is stationary. Never operate the instrument panel controls while riding.





E

The immobilizer system

For additional anti-theft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that locks the engine automatically whenever the ignition switch is turned off.

The handgrip of each ignition key contains an electronic device that modulates the output signal from a special antenna in the switch when the ignition is switched On. The modulated signal represents the "password" (which is changed at each start-up) by which the ECU recognizes the ignition key. The ECU will only allow the engine to start if it recognises this password.

Keys *(fig. 7)*

The Owner receives a set of keys, comprising:

- *1 key A (RED)*
- *2 keys B (BLACK)*

Warning

The red key (A) has a rubber sleeve to keep it in perfect condition, and prevent contact with other keys. Never remove this protection unless absolutely necessary.

The B keys are the ignition keys for normal use, and are used to:

- *start the engine*
- *open the lock on the fuel tank filler cap*
- *open the seat lock.*

The A key performs all the same functions as the B keys and can also be used to reset and re-program other black keys if necessary.

Notes

The three keys have a small tag (1) attached, which shows their identification number.

Warning

Keep the keys separate, and store the tag (1) and key A in a safe place.

It is also advisable to use only one of the black keys to start the motorcycle.

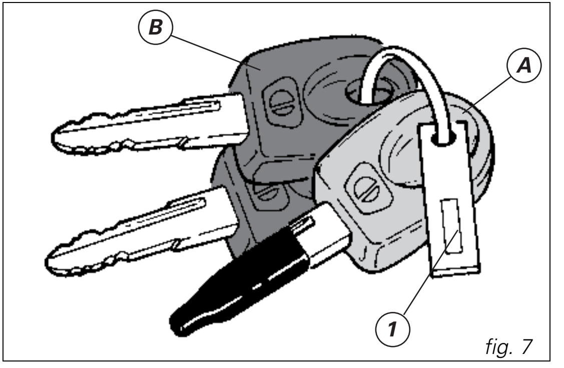


fig. 7

Code card

The keys come with a CODE CARD (fig. 8), which shows: the electronic code (A, fig. 9) to be used if the engine is locked, and if the engine fails to start when the key is at ***On****.*

Warning

Keep the CODE CARD in a safe place. It is advisable to always carry the electronic code shown on the CODE CARD with you when using the motorcycle, in case it is necessary to override the engine lock by means of the release procedure that uses the throttle twistgrip.
In case of faulty immobilizer system, the following procedure gives the chance to disable "engine lock" function - signalled by illumination of the yellow amber ***EOBD*** *warning light (7, fig. 4).*
This operation is only possible with the electronic code shown on the code card.

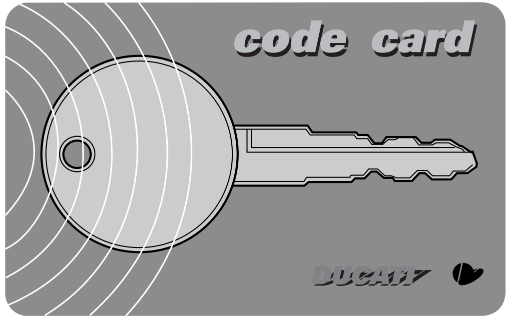


fig. 8

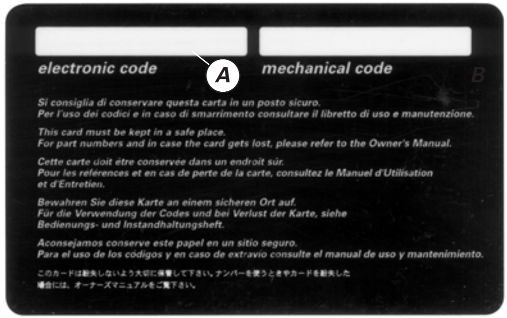


fig. 9

Procedure to override the immobilizer using the throttle twistgrip

1) Turn the key to ON, fully open the throttle and hold it open.
The EOBD light (7, fig. 4) turns off after 8 seconds.
2) Release the throttle twistgrip as soon as the EOBD light goes off.
3) The EOBD light flashes. Now enter the electronic release code shown on the CODE CARD given to the customer when the motorcycle was handed over by the dealer.
4) Count a number of flashes of the EOBD light equal to the first number of the secret code.
Open the throttle twistgrip, hold fully open for 2 seconds, then release it. The digit entered is acknowledged, and the EOBD light comes on and stays on for the pre-set time of 4 seconds. Repeat the operation until you have entered the final digit.
If no operation is performed with the throttle twistgrip, the EOBD light will flash 20 times and then illuminate steadily. In this case, repeat the procedure from step (1).
5) When you release the throttle, if the code was entered correctly, the EOBD light flashes to indicate that the engine is unlocked. The EOBD light returns to its normal state (off) after 4 seconds.
6) If the code has NOT be entered correctly, the EOBD light remains lit and the procedure can be repeated as many times as necessary by turning the key to OFF, then re-starting from step (1).

Notes

If you release the twistgrip too soon, the light comes on again. Return the ignition key to OFF and repeat the procedure from step 1.

Operation

When the ignition key is turned from ON to OFF, the immobilizer system activates the engine lock. When the ignition key is turned back to ON to start the engine, the following happens:

1) if the code is recognised, the light (6, fig. 4) on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. When you press the START (2, fig. 12) button, the engine starts up.

2) if light (6, fig. 4) or EOBD light (7, fig. 4) stay on, the code has not been recognised. In this case, it is advisable to turn the ignition key back to OFF and then to ON again. If the engine still does not start, try using another black key.

If the engine still does not start, contact the DUCATI Service network.

3) If the light (6, fig. 4) is still flashing, it means that an immobilizer system fault was reset (e.g. using the throttle twistgrip override procedure). Turn the key to OFF and back to ON; the immobilizer light should return to normal state (see step 1).

Warning

Sharp knocks can damage the electronic components inside the key.

Always use the same key during the procedure. The use of different keys could prevent the system from recognizing the code in the inserted key.

Duplicate keys

If you need additional keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.

DUCATI Service will program new keys and re-program your original keys, up to a maximum of 8 keys.

DUCATI Service may ask for proof that you are the legitimate owner of the motorcycle.

The codes for any keys not present during the memory programming procedure are cancelled, to ensure that any keys that may have been lost can no longer be used to start the engine.

Notes

If you sell your motorcycle, it is essential to transfer all keys and the CODE CARD to the new owner.

E

Ignition switch and steering lock *(fig. 10)*
This is located in front of the fuel tank and has four positions:

A) ***ON****: enables lights and engine operation;*
B) ***OFF****: disables lights and engine operation;*
C) ***LOCK****: the steering is locked;*
D) ***P****: sidelight and steering lock.*

Notes
To move the key to the last two positions, push it in before turning. In positions (B), (C) and (D), you can remove the key.

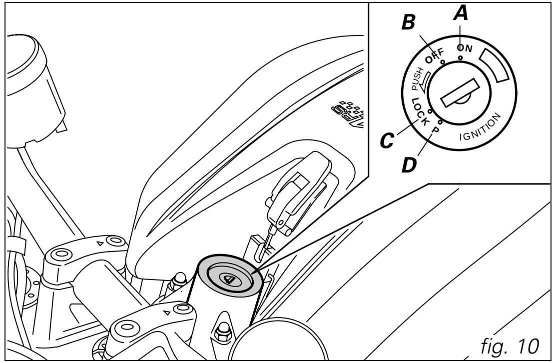


fig. 10

Left-hand handlebar switch *(fig. 11)*

1) Dip switch, two-position light selector switch:
position ≣D = low beam headlight on;
position ≣D = high beam headlight on.

2) Button ⇦⇨ = three-position turn signal:
centre position = off;
position ⇦ = left turn;
position ⇨ = right turn.
To reset turn indicators, switch returns to central position, push in.

3) Button = horn.

4) Button ≣D = high beam flasher.

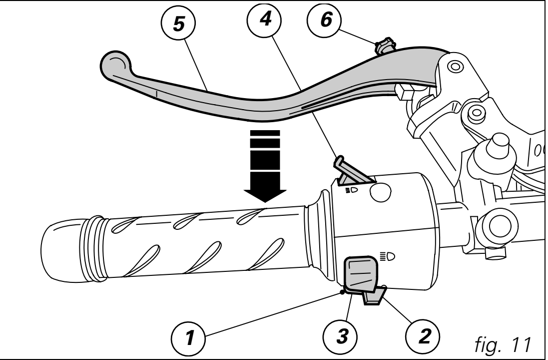


fig. 11

Clutch lever *(fig. 11)*

Lever (5) disengages the clutch. It features an adjuster knob (6) to alter the distance of the lever from the twistgrip on handlebar.
Lever distance is adjusted by 10 clicks of the knob (6). Turn the knob clockwise to move the lever away from twistgrip, or counter clockwise to move it closer.
When the lever (5) is operated, drive from the engine to the gearbox and the rear wheel is disengaged. Correct use of the clutch lever is very important in all riding situations, especially when moving off.

Warning
Adjustment of clutch and brake lever must be carried out when motorcycle is stopped.

Important
Using the clutch properly will prolong the life of the engine and prevent any damage to components in the transmission.

Notes
The engine can be started with the side stand down and the gearbox in neutral. If starting with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

E

Right-hand handlebar switch *(fig. 12)*

1) Switch for ***ENGINE STOP****, two positions:*
*position ◯ (****RUN****) = run;*
*position ⊗ (****OFF****) = stop engine.*

E

Warning
This switch is mainly intended for use in emergencies when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the ◯ position to enable starting.

Important
Travelling with the headlight, switching off the engine with switch (1) and leaving the ignition key in the ***ON*** *position can drain the battery, as the headlight remains on.*

2) Button ⚡ = engine start.

Throttle twistgrip *(fig. 12)*
The twistgrip (3) on the right handlebar opens the butterfly valves in the throttle body. When released, the twistgrip returns automatically to the initial position (idling speed).

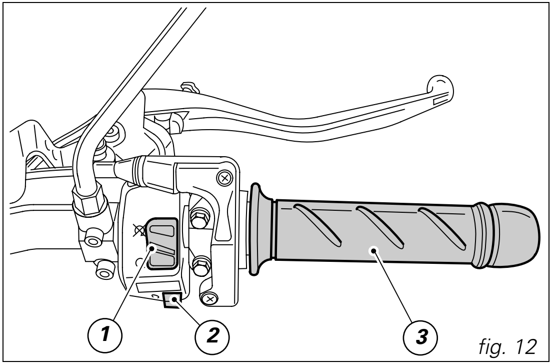


fig. 12

Front brake lever *(fig. 13)*
Pull in the lever (4) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically assisted and you only need to pull the lever gently.
The brake lever has a knob (5) for adjusting the distance between lever and twistgrip on the handlebar.
Lever distance is adjusted by 10 clicks of the knob (5). Turn the knob clockwise to move the lever away from twistgrip, or counter clockwise to move it closer.

Warning
Before using these controls, read the instructions on page 40.

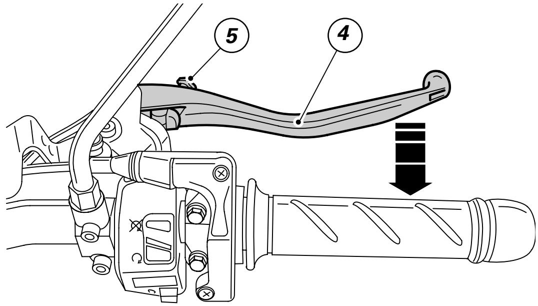


fig. 13

E

E

Rear brake pedal *(fig. 14)*
Push down on the pedal (1) with your foot to operate the rear brake.
The system is controlled hydraulically.

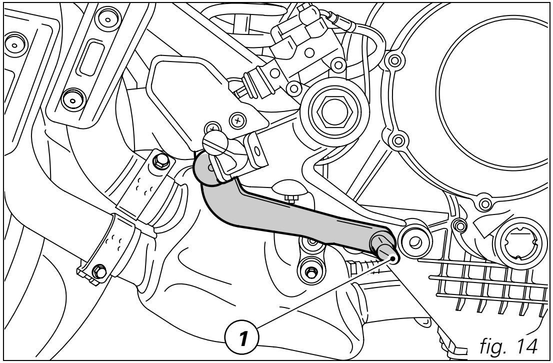


fig. 14

Gearchange pedal *(fig. 15)*
*The gearchange pedal has a central position **N**, with automatic return, and two directions of movement:*
*down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. At this point the **N** warning light on the instrument panel will go off;*
up = lift the pedal to engage 2nd gear and then 3rd, 4th, 5th and 6th gears.
Each time you move the pedal you engage the next gear, one gear at a time.

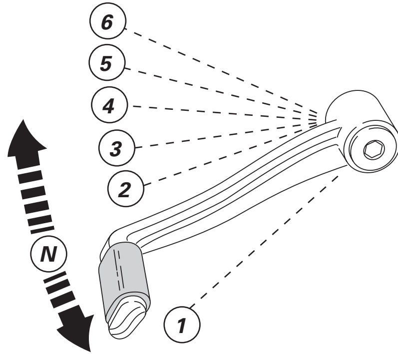


fig. 15

Adjusting the position of the gearchange pedal

(fig. 16)

The gear change pedal position relative to the footrest may be adjusted to suit rider preferences.

To adjust the position, proceed as follows:

Apply a wrench to the flats (2) to hold the tie-rod (1) and loosen the lock nuts (3) and (4).

Notes

The locknut (3) has a left-hand thread.

Turn the tie-rod (1) until the gearchange pedal is in the required position.

Tighten the two lock nuts onto the tie-rod.

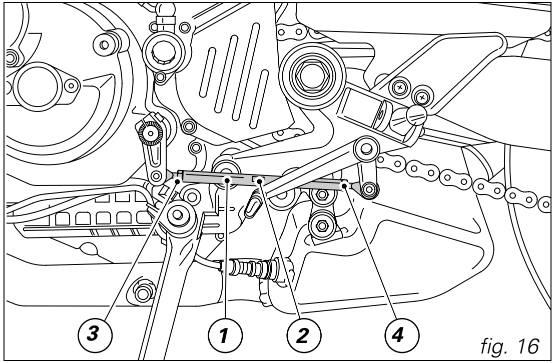


fig. 16

E

Adjusting the position of the rear brake pedal

(fig. 17)

The position of the rear brake pedal in relation to the footrests can be adjusted to suit the preferred riding position.

To adjust the position of the rear brake pedal, proceed as follows:

Loosen the locknut (5).

Turn the pedal travel adjustment bolt (6) until the pedal is in the desired position.

Tighten the locknut (5).

Operate the pedal by hand to check that it has 1.5 to 2 mm of freeplay before the brake begins to bite.

If not, adjust the length of brake master cylinder pushrod as follows:

Slacken off the locknut (7) on the pushrod.

Screw the rod (8) into the clevis (9) to increase play, or unscrew the rod to reduce it.

Tighten the locknut (7) and recheck the pedal freeplay.

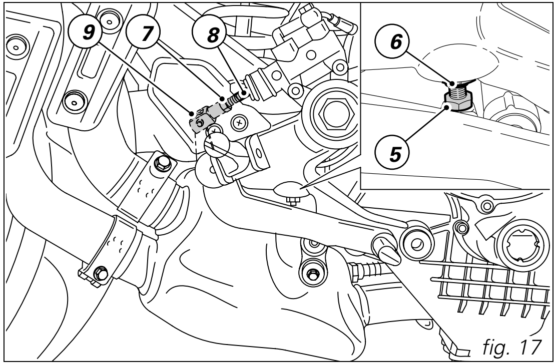


fig. 17

MAIN COMPONENTS AND DEVICES

Position on motorcycle *(fig. 18)*

1) Fuel tank filler cap.
2) Seat lock.
3) Helmet cable pin.
4) Passenger grabhandle.
5) Sidestand.
6) Rearview mirrors.
7) Rear shock absorber adjusters.
8) Front fork adjusters.
9) Tank support strut.
10) Seat cover.
11) Fuel tank release lever.
12) Catalytic converter.

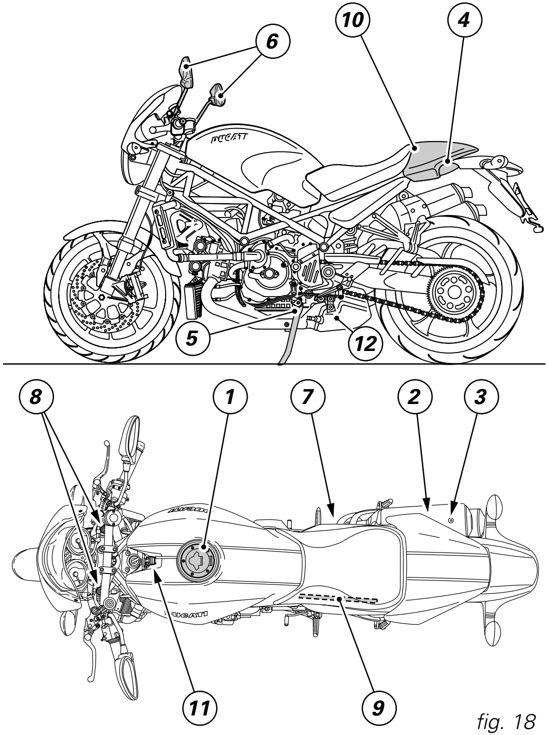


fig. 18

E

Fuel tank filler cap *(fig. 19)*

Opening

Raise the cover (1) and insert the key into the lock.
Give the key a 1/4 turn clockwise to unlock.
Lift the cap.

E

Closing

Close the tap with the key inserted and push it into its seat. Turn the key anticlockwise to the initial position and remove it.
Replace the lock cover (1).

Notes
The cap can only be closed with the key inserted.

Warning
Always make sure you have properly closed the fuel filler cap after refuelling (see page 41).

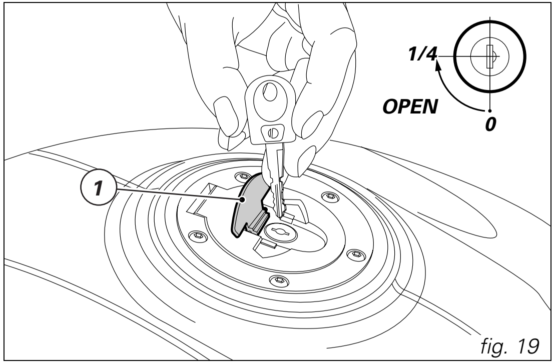


fig. 19

Seat and helmet holder lock *(fig. 20 and fig. 21)*

Opening

Insert the key into the lock and turn it clockwise to release the seat from the frame. Pull the seat backwards to release it from the front catches.
The helmet cable (1) is located at the rear of the compartment under the seat (see page 43). Pass the cable through the helmet and insert the end of the cable in the pin (2). Leave the helmet hanging and refit the seat to hold it in place.

Warning

This device protects the helmet against theft when the motorcycle is parked. Do not leave the helmet attached in this way when riding the motorcycle, as it can interfere with your movements and cause loss of control of the motorcycle.

Closing

Make sure all parts are correctly arranged and secured in the underseat compartment. Insert the front ends of the seat base under the U bolt in the frame, then push the rear end of the seat until you hear the latch in the lock click into place. Check that the seat is firmly secured to the frame and remove the key from the lock.

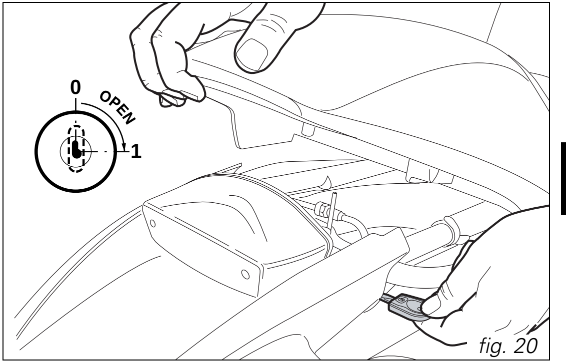


fig. 20

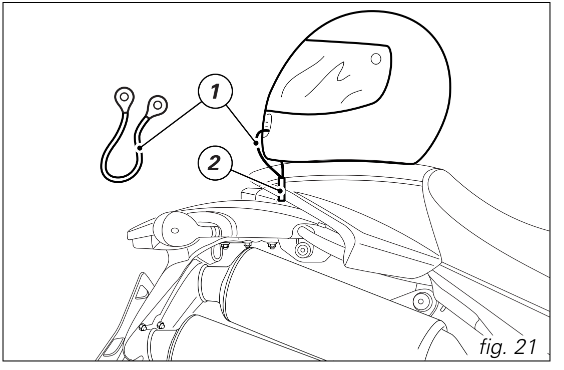


fig. 21

E

Sidestand *(fig. 22)*

Important

Before lowering the sidestand, check that the ground is sufficiently even and hard.

Do not park on soft ground, gravel or on asphalt softened by the sun etc. or the motorcycle may fall over.
When parking on a slope, always park with the rear wheel on the downhill side.
To lower the sidestand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the stand (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the sidestand is resting on the ground.

Warning

Do not sit on the motorcycle when it is supported on the sidestand.

To raise the side stand to rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, raise the stand (1) with your foot.

Notes

It is advisable to check periodically that the stand mechanism (consisting of two springs, one inside the other) and safety sensor (2) are working properly.

Notes

The engine can be started with the sidestand down and the gearbox in neutral. If starting with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the sidestand must be up).

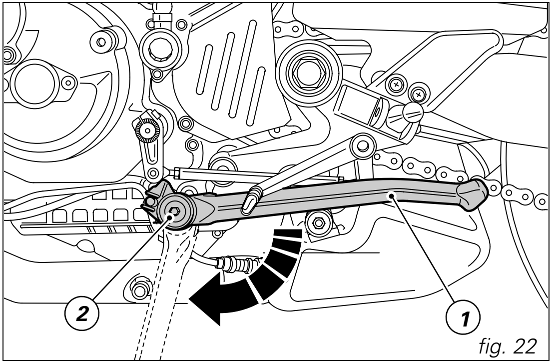


fig. 22

E

Shock absorber adjusters *(fig. 23 and fig. 24)*
The rear shock absorber has external adjusters that enable you to adjust your motorcycle suspension to suit the load conditions. The adjuster (1) located on the lower end of the shock absorber near where it is attached to the swingarm serves to adjuster rebound damping.
The adjuster (2) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping. Turn the adjusters (1 and 2) clockwise to stiffen the damping or anti-clockwise to soften it.
STANDARD setting: starting with the adjusters rotated fully clockwise, turn the adjuster (1) 10 clicks and the adjuster (2) 12 clicks.
Spring preload: 11 mm.
The two nuts (3) on the upper part of the shock absorber serve to adjust the preload on the external spring.
*To change spring preload, slacken off the upper ring nut. Then **tighten** or **loosen** the lower ring nut to **increase** or **decrease** spring preload as required. Once the desired spring preload has been set, re-tighten the upper ring nut.*

Warning
Use a pin wrench to turn the preload adjusting nut. Take special care when turning the nut, to avoid injuring your hand by striking it violently against other parts of the motorcycle if the wrench suddenly slips off the nut.

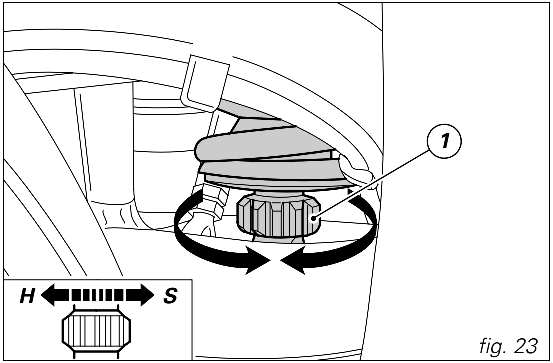


fig. 23

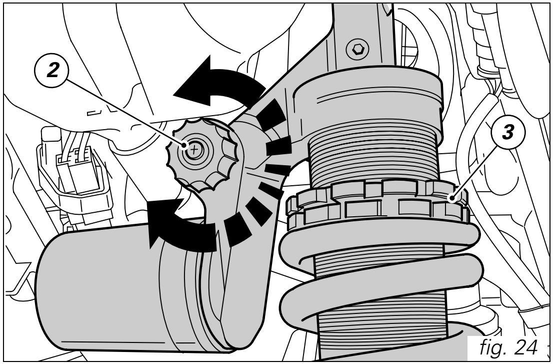


fig. 24

E

Warning
The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe injury if dismantled by untrained persons.

If you plan to carry a passenger and luggage, adjust the rear shock absorber spring load to the maximum setting to improve the handling characteristics of the motorcycle and to avoid the possibility of ground contact. It may also be necessary to adjust the rebound damping accordingly.

E

Front fork adjusters *(fig. 25 - fig. 26)*

The front forks can be adjusted for both rebound damping and compression damping.
The settings are adjusted by way of external adjuster screws:

1) *(fig. 25) to adjust rebound damping;*
2) *(fig. 25) to adjust spring preload;*
3) *(fig. 26) to adjust compression damping.*

Turn the adjuster (1) at the top of each fork leg with a 3 mm Allen wrench to adjust the rebound damping.
To turn the adjuster (3, fig. 26) insert a 3 mm Allen key through the hole as shown in figure 27. Turn the adjuster screws (1 and 3) while counting the number of clicks; each click corresponds top a damping setting. The stiffest damping setting is obtained with the adjuster turned fully clockwise fully to the "0" position.
Start from this position and turn the adjuster anti-clockwise while counting the number of clicks, which correspond to position 1, 2 and so forth.

Standard settings:
compression: *12 clicks;*
rebound: *10 clicks.*
Spring preload (fig. 25): *19 mm*

To adjust the preload of the spring inside each fork leg, turn the hexagonal adjuster nut (2) with a 22 mm hex wrench.

Important
Adjust both fork legs to same setting.

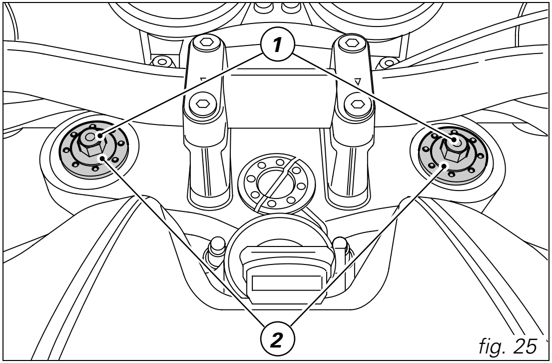
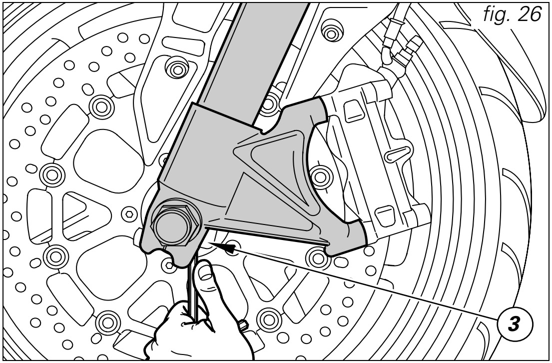


fig. 25

fig. 26


E

E

Adjusting the rear ride height *(fig. 27-fig. 28-fig. 29)*
The standard ride height setting is the result of tests carried out in a wide variety of conditions by our technical staff. Modifying the rear ride height is a very critical operation, and can be dangerous if carried out by untrained persons. Before changing the standard setting, measure the reference value (H, fig. 27).

The rider can adjust the rear ride height to suit his/her needs by changing the working position of the rear shock absorber.
To alter the eye to eye length of the tie-rod (1), slacken the locknuts (3).

Notes
Note that the lower nut (3) has a left-hand thread.

Rotate the tie-rod (2) with an open-ended wrench. Once the tie-rod length is adjusted correctly, tighten the nuts (3) to 25 Nm.

Warning
The length of the tie-rod (2) between the centres of the two eyes (1) should not exceed 272 mm.

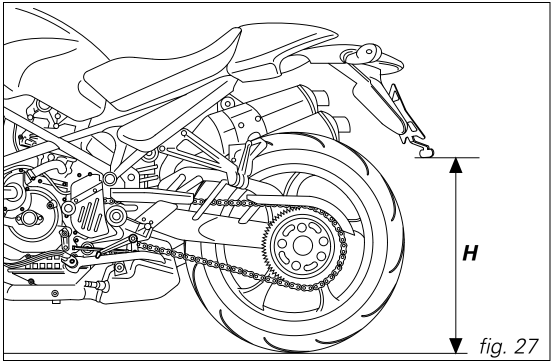


fig. 27

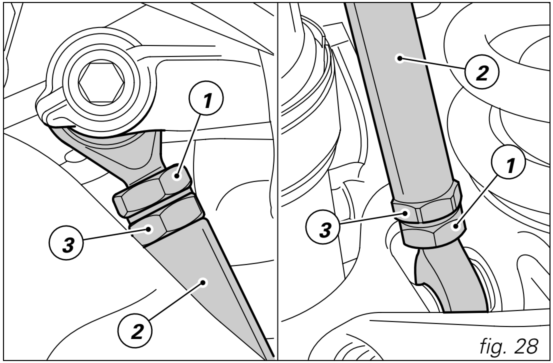


fig. 28

The maximum distance that the UNIBALL end fitting (A) can be unthreaded from the tie-rod body is 5 threads, or 7.5 mm (B).

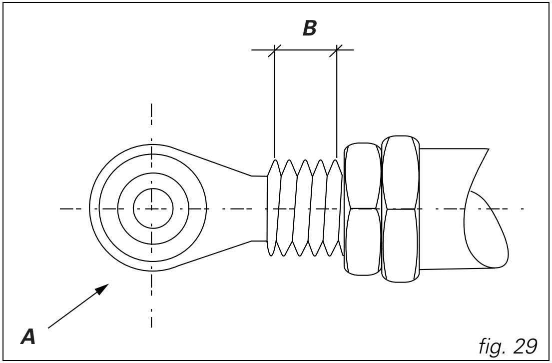


fig. 29

E

E

Running-in precautions (fig. 30)

Important

Throughout the running-in period, be careful to stick to the recommended maintenance schedule and periodic service intervals indicated in the warranty booklet. Failure to follow these instructions will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability for any engine damage or shortened engine life.

Max. engine speed

Rpm limits to be observed during the running-in period and in normal use:

1) *up to 1000 km;*
2) *from 1000 to 2500 km.*

Up to 1000 km

During the first 1000 km, keep an eye on the tachometer. The revs should never exceed:
6000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to continuously vary the load on the engine and the rpm, though still keeping within the above limits.
For this reason, roads with numerous bends and hilly areas are ideal for running in the engine, brakes and suspension.
For the first 100 km use the brakes gently. Avoid sudden or prolonged braking. This will allow the friction material on the brake pads to bed in against the brake discs.
To allow all the mechanical moving parts in the motorcycle to adapt to one another, and to avoid shortening the life of the main engine components, it is advisable to avoid sudden acceleration and running the engine at high rpm for too long, especially uphill.
It is also advisable to check the drive chain frequently and ensure that it is lubricated as required.

From 1000 to 2500 km

At this point, you can ask for more power from the engine, being careful, however, never to exceed:
7500 rpm.

Keeping to the running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the need for overhauls and re-tuning.

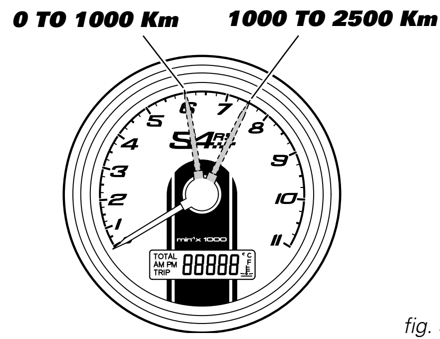


fig. 30

E

Pre-ride checks

Warning
Failure to carry out these checks before starting may result in damage to the motorcycle and injury to rider.

E

Before starting, check the following points:

Fuel level in the tank
Check the fuel level in the tank. Re-fuel if necessary (page 41).

Engine oil level
Check the oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 60).

Brake and clutch fluid
Check the fluid levels in the respective reservoirs.

Coolant
Check coolant level in the expansion reservoir. Top up if necessary (page 47).

Tyre condition
Check the pressure and condition of the tyres (page 58).

Controls
Operate the brake, clutch, throttle and gearchange controls (levers, pedals and twistgrip) and check that they function correctly.

Lights and indicators
Check that lights, indicators and horn are working properly. Replace any burnt-out bulbs (page 53).

Key locks
Check that the fuel filler cap and the seat are locked.

Sidestand
Make sure the sidestand operates smoothly and is in the correct position (page 28).

Warning
If there are any faults or malfunctions, do not start the motorcycle and contact a DUCATI Dealer or Authorized Workshop.

Starting the engine

Warning

Before starting the engine, familiarise yourself with the controls you will need to use when riding.
Never start or run the engine in enclosed space.
Exhaust gases are toxic and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.

1) Turn the ignition key to **ON** (fig. 31). Check that both the green **N** light and the red light on the instrument panel come on.

Important

The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).

Warning

The sidestand should be in rest position (horizontal), otherwise the safety sensor prevents the engine starting.

Notes

The engine can be started with the sidestand down and the gearbox in neutral. If starting with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the sidestand must be up).

2) Check that the stop switch (1, fig. 32) is positioned to (**RUN**), then press the starter button (2).
This model features servo-assisted starting.
Press and immediately release the start button (2) to use the servo-assisted engine starting function.
When you press button (2) the starter motor runs automatically for a period of time that varies according to the engine temperature.

E

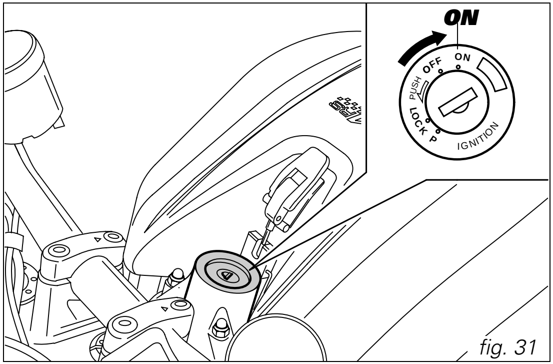


fig. 31

The system disengages the starter motor as soon as the engine starts.
If the engine fails to start, wait at least 2 seconds before pressing the start button (2) again.
Allow the engine to start without turning the throttle twistgrip.

E

Important

If the battery is flat, the system automatically disables operation of the starter motor.

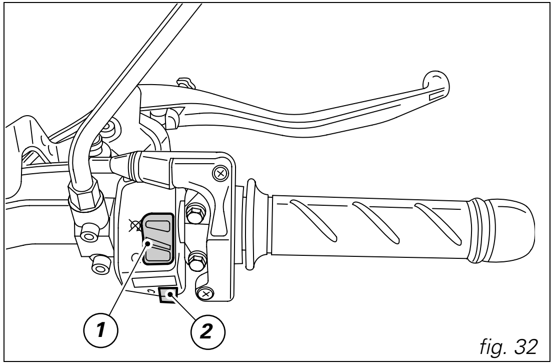


fig. 32

Important

Do not rev the engine when cold. Allow some time for the oil to warm up and reach all points that need lubricating.

Notes

The motorcycle is equipped with an automatic starter (stepper motor), located on the throttle assembly.
This device makes it easy to start the engine in a wide range of ambient temperatures.

E

E

Moving off

1) Disengage the clutch by squeezing the clutch lever.
2) Push down the gearchange lever firmly with the tip of your foot to engage first gear.
3) Raise the engine revs by turning the throttle twistgrip while gradually releasing the clutch lever. The motorcycle will start moving.
4) Release the clutch lever completely and accelerate.
5) To change to second gear, close the throttle to reduce the engine revs, disengage the clutch, lift the gearchange lever and release the clutch lever.
To change down, proceed as follows: release the twistgrip, disengage the clutch, briefly accelerate the engine to allow the gears to synchronize, shift down and release the clutch.
Use the controls intelligently and opportunely: when riding uphill, change down immediately when the motorcycle begins to slow down, to avoid abnormal stresses on the motorcycle structure as well as on the engine.

Important

Avoid sudden accelerations, as this may lead to misfiring and transmission snatching. The clutch lever should not be held in longer than necessary after a gear is engaged, otherwise friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, change down to use the engine brake, then brake by applying both brakes. Pull in the clutch lever before the motorcycle comes to a stop to prevent the engine stalling.

Warning

Use both the brake lever and the brake pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.
Never use the brake controls harshly or suddenly as you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking capacity is significantly reduced. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions.
Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When riding down long, high-gradient downhill slopes, change down to use engine braking. Apply the brakes intermittently for brief periods only. Keeping the brakes applied continuously causes the friction material to overheat and dangerously reduces braking effectiveness.
Under-inflated tyres reduce braking efficiency and may adversely affect handling and road-holding on bends.

Stopping the motorcycle *(fig. 33)*
Reduce speed, change down and release the throttle twistgrip. Change down to engage first gear and then neutral. Apply the brakes and bring the motorcycle to a complete stop. To switch the engine off, simply turn the key to ***OFF****.*

Important
Do not leave the key in the ***ON*** *position when the engine is stopped as this could damage electrical components.*

Refuelling *(fig. 34)*
Do not overfill the tank when refuelling. The fuel level should always be below the rim of the filler recess.

Warning
Use fuel with low lead content and an original octane number of at least 95.
Check that no fuel is trapped in the filler cap recess.

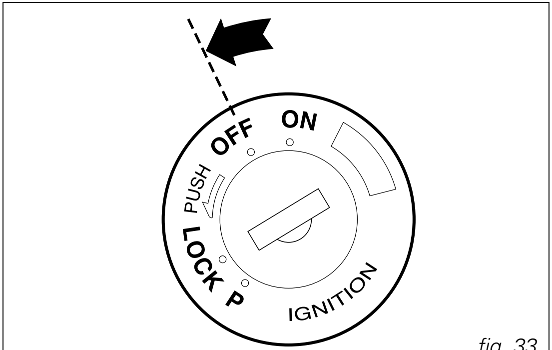


fig. 33

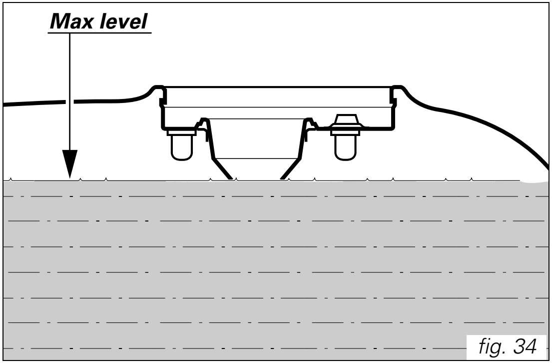


fig. 34

E

Parking *(fig. 35)*
Stop and park the motorcycle on the side stand *(see page 28).*
To prevent theft, turn the handlebar fully left and turn the ignition key to the ***LOCK*** *position.*
If you park in a garage or other indoor area, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat.
If necessary, you can leave the parking lights on by turning the key to position ***P****.*

E

Important
Do not leave the key at ***P*** *for long periods or the battery will run down. Never leave the motorcycle unattended with the ignition key inserted.*

Warning
The exhaust system might still be hot even if the engine is switched off; take special care not to touch exhaust system with any part of your body and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves, etc.).

Warning
Using padlocks or other locks designed to prevent movement of the motorcycle (such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on) is very dangerous, and may impair motorcycle operation and the safety of rider and passenger.

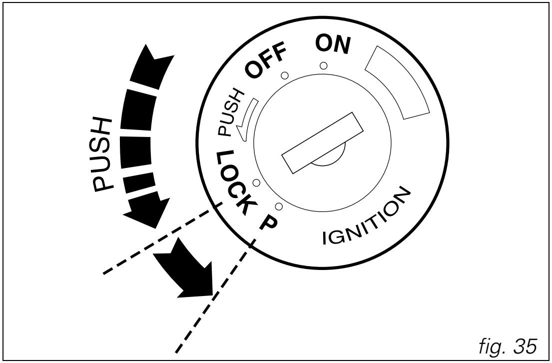


fig. 35

Toolkit and accessories
The following accessories are stowed under the seat:
use and maintenance manual;
helmet fastening cable;
toolkit for routine maintenance operations and checks.

To acces rthe compartment, you need to remove the seat (page 27) and remove the cover (1, fig. 36) usncrewing the special screw with a coin.

***The toolkit** (fig. 37)*
Contains:
3) spark plug wrench;
4) tommy bar for spark plug wrench;
5) double-ended screwdriver;
6) helmet fastening cable.

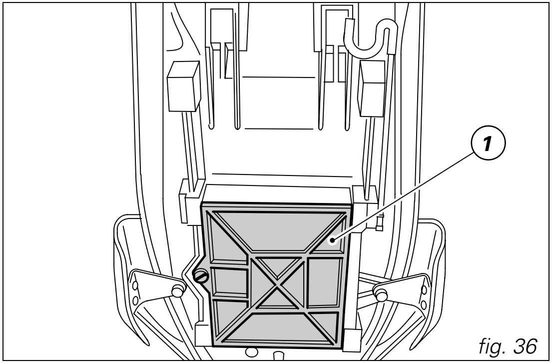


fig. 36

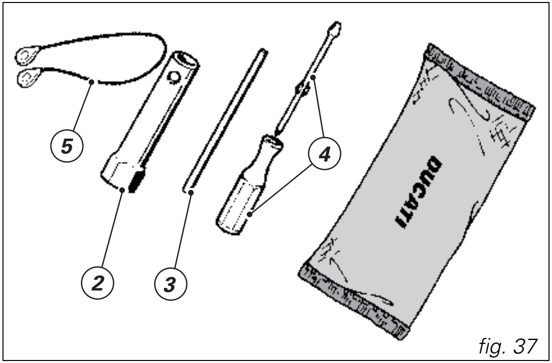


fig. 37

E

E

Removing the fairing panels *(fig. 38)*

Some parts of the motorcycle fairing have to be removed for certain maintenance or repair operations.

Warning

Failure to replace or incorrect refitting of any of the components removed could cause parts of the fairing to come loose when riding and the consequent loss of control of the motorcycle.

Removing the headlight shell

Unscrew and remove the two bolts (1) securing the headlight shell to the headlight support.

Notes

Be careful not to lose the nuts for the bolts (1) located on the inside of the headlight shell.

Remove the headlight shell (2).

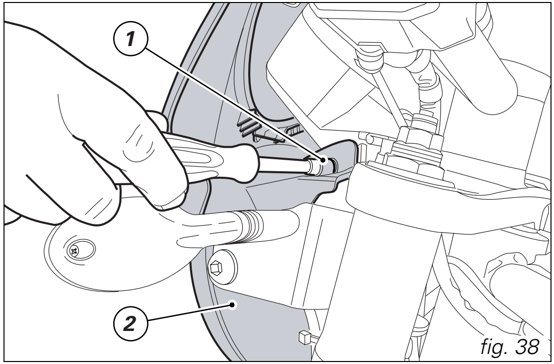


fig. 38

Lifting the fuel tank

Warning
To prevent fuel from spilling out through the filler cap breather hole, the quantity of fuel in the tank should be less than 5 litres.

Remove the seat (page 27), release the catch (1, fig. 39).
Lift the tank and release the support strut (2, fig. 40) from its holder under the seat.
Rest the tank on the support strut.
To replace the tank, perform the above operations in the reverse order.

Warning
When lowering the fuel tank, take care to position the hoses correctly so they are not pinched or crushed.

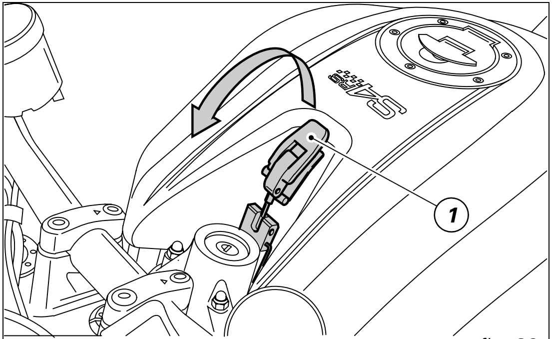


fig. 39

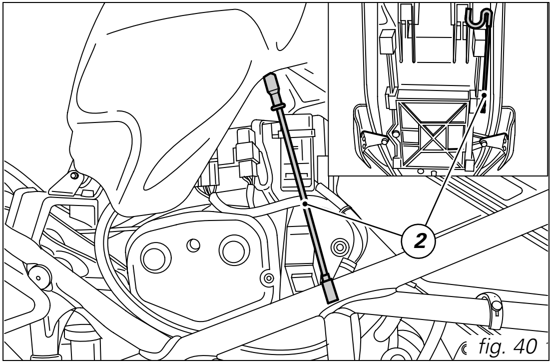


fig. 40

E

E

Changing the air filter *(fig. 41)*

The air filter must be changed at the intervals indicated in the "Routine maintenance" schedule (see Warranty Card). To access the airbox, lift the fuel tank as described in (page 45).

To remove the filter, unhook the tabs (1) securing the cover on both sides of the airbox and remove the cover (2). Remove the old filter cartridge (3, fig. 42) and fit a new one.

Important

A dirty filter reduces the amount of intake air, which increases fuel consumption, reduces engine power and causes deposits to form on the spark plugs.

Do not use the motorcycle without a filter; as impurities in the air could get into the engine and cause damage.

Reinstall the filter correctly in its housing in the airbox, as shown in the figure, and refit all the parts originally removed.

Important

If the motorcycle is used in very damp or dusty conditions, the air filter cartridge should be renewed more frequently than indicated in the routine maintenance table (see the Warranty Card).

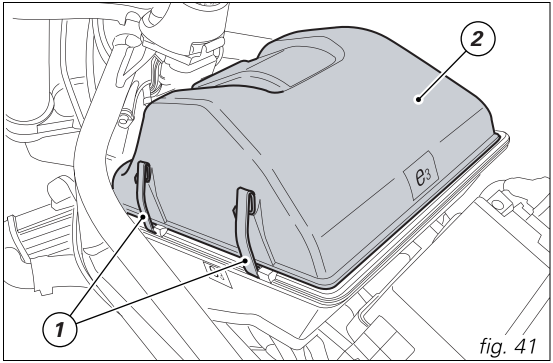


fig. 41

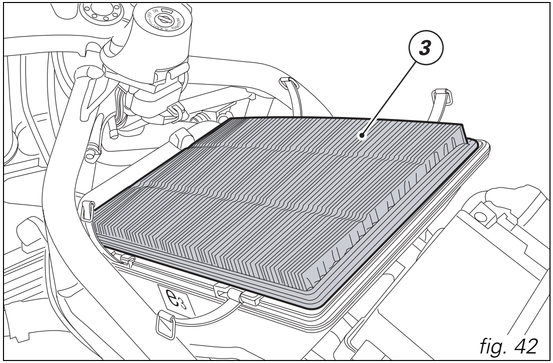


fig. 42

Checking coolant level *(fig. 43)*
*Check the coolant level in the expansion tank on the right-hand side of the motorcycle; it must be between the **MAX** and **MIN** marks on the tank.*
If the level is low, top it up.
*Unscrew the filler cap (1) and add a mixture consisting of water and antifreeze SHELL Advance Coolant or Glycoshell (35-40% of the volume) up to **MAX** mark.*

Replace the cap (1).
This type of mixture gives the best operating conditions (the coolant starts to freeze at -20 °C/-4 °F).

Cooling circuit capacity: 2,7 dm^3 (litres).

Warning
This operation must be carried out with the engine cold and with the motorcycle perfectly level.

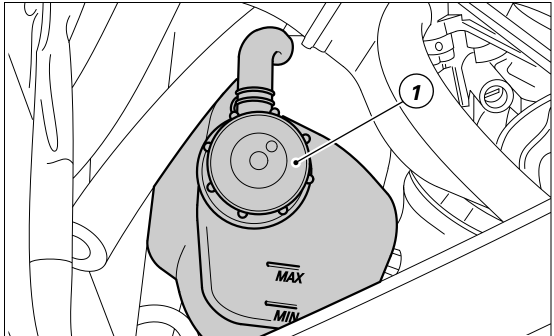


fig. 43

E

E

Checking the brake and clutch fluid levels *(fig. 44)*

The levels must not fall below the ***MIN*** *marks on the respective reservoirs.*

If the level is too low it can allow air to get into the circuit, thus impairing the efficiency of the relative system.

Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance schedule (see Warranty Card) by a Ducati Dealer or Authorized Workshop

Important

It is recommended that all brake and clutch hoses be renewed every four years.

Brake system

If there is excessive play at the brake lever or pedal even though the brake pads are still in good condition, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and any air expelled from the circuit.

Warning

Brake and clutch fluid is harmful to paintwork and plastic parts, so do not allow it to come into contact with them.

Hydraulic oil is corrosive and can cause damage and injuries.

Never mix different quality oils.

Check that the seals are in good condition.

Clutch system

If there is too much play at the control lever and the motorcycle jumps or stops when a gear is engaged, this indicates air in the system. Contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and the air bled from the system.

Warning

The level of clutch fluid tends to increase in the reservoir as the friction material on the clutch plates wears out. Do not exceed the specified level (3 mm above the minimum level).

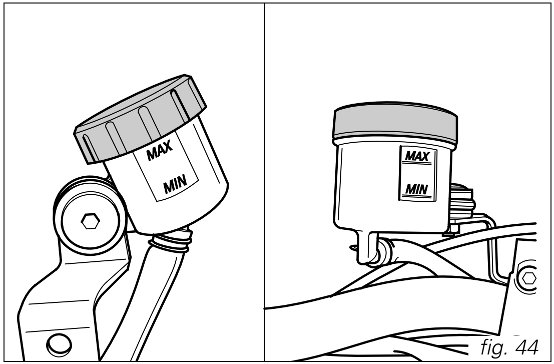


fig. 44

Checking the brake pads for wear *(fig. 45)*

Front brake

The brake pads are marked with wear indicators so that they can be checked without removing them from the calipers. If the grooves in the pad friction material are still visible, the pad is still in good condition.

Rear brake

The thickness of the friction material on each pad must be at least 1 mm.

Important

Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Adjusting the throttle cable

In all handlebar positions, the throttle twistgrip should have free play of 2 to 4 mm measured in terms of rotation of the outer circumference of the twistgrip. If necessary, adjust the freeplay with the adjuster (1, fig. 46) located on the twistgrip itself.

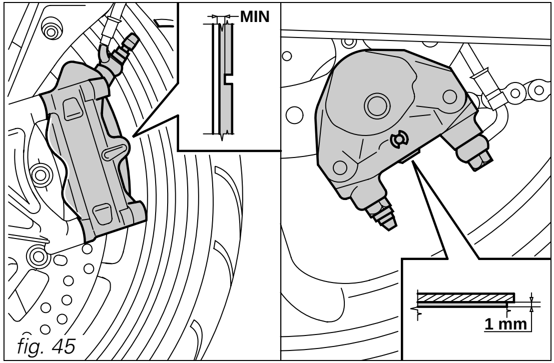


fig. 45

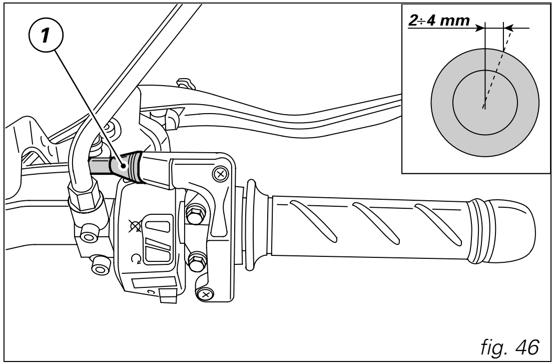


fig. 46

E

Lubricating cables and joints *(fig. 47)*
The condition of the outer throttle cables should be checked at regular intervals. There should be no signs of pinching or cracking on the outer plastic sheath. Operate the control to check that the inner cable slides smoothly inside the outer cable: if you feel any friction or snagging, have the cable renewed by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.
To prevent problems, periodically lubricate the ends of each control cable with SHELL Advance Grease or Retinax LX2.

In the case of the throttle cable, open the twistgrip housing by unscrewing the two screws (1) and grease the end of the cable and the race.

Warning
Close the twistgrip housing carefully, inserting the cable in the race.

Refit the housing and tighten the screws (1) to 1.8 Nm.

To ensure smooth operation of the pivot on the side stand, remove any dirt and apply SHELL Alvania R3 to all points subject to friction.

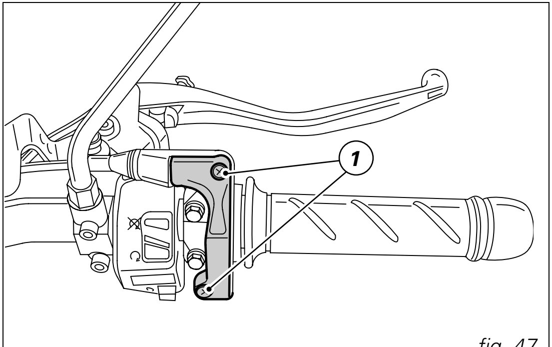


fig. 47

***Charging the battery** (fig. 48)*
Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.
*First disconnect the black negative terminal (**-**), then the red positive terminal (**+**).*
Release the retaining clamp (1) and remove the battery.

Warning
The battery produces explosive gases: keep it away from heat sources and flames.

Charge the battery in a well-ventilated area.
*Connect the battery charger leads to the battery terminals: red to the positive terminal (**+**), black to the negative terminal (**-**).*

Important
Connect the battery to the charger before switching on to prevent sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.
Always connect the red positive terminal first.

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 1 A for 5-10 hours.

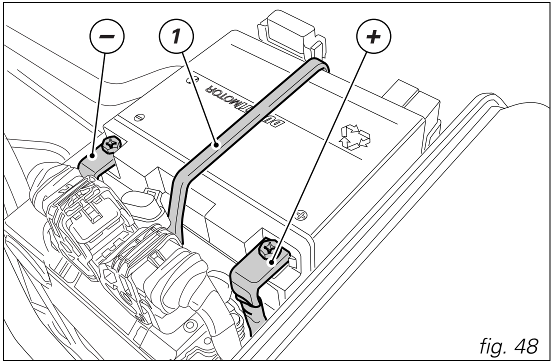


fig. 48

E

E

Checking the chain tension *(fig. 49)*
Move the motorcycle slowly until you find the point at which the upper section of the chain is most taut. Place the motorcycle on its sidestand. Push the chain upwards with a finger in correspondence with the centre of the swingarm (see adhesive label). The bottom run of the chain must be able to deflect 30 to 32 mm. If not, have the chain tensioned at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Warning
For the safety of the rider, it is essential that the eccentric hub clamp bolts are correctly tightened.

Important
An incorrectly tensioned chain will cause the rapid wear of transmission parts.

Lubrication of the drive chain
The chain fitted on your motorcycle has O-rings to protect its moving parts from dirt, and to hold the lubricant inside. So as not to damage these seals when cleaning the chain, use special solvents and avoid aggressive washing with high-pressure steam cleaners. After cleaning, blow the chain dry with compressed air or wipe with an absorbent material, then lubricate each link with SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain.

Important
Using non-specific lubricants may cause severe damage to the chain and the front and rear sprockets.

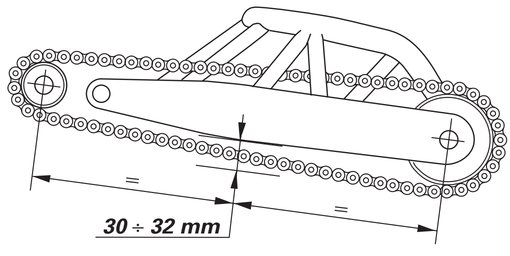


fig. 49

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified in the "Electrical System" for that lighting device at page 70.

Headlight *(fig. 50)*

To facilitate access to the headlight for servicing, remove the headlight shell as explained in "Removing the headlight shell" (page 44).
To access the headlight bulbs, unscrew the lower screw (1) securing the lens/reflector assembly to the headlight body.
Disconnect the wiring connector (2, fig. 51) from the headlight bulb. Release the bulb retaining clip (3, fig. 51) and remove the bulb from its housing.

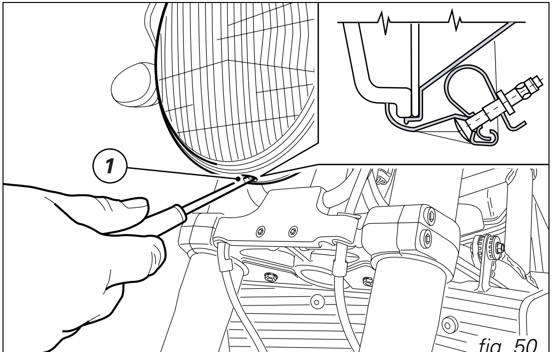


fig. 50

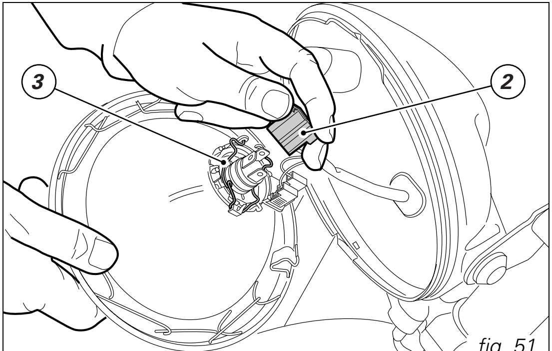


fig. 51

Fit a new bulb (4, fig. 52).

Notes

Do not touch the transparent part of the bulb with your fingers, this will darken it and cause a loss of brightness.
Insert the tabs on the bulb base into the corresponding slots in the bulb housing to ensure the bulb is correctly positioned;
hook the end of the clip (3, fig. 51) on to the headlight mountings. Reconnect the wiring.

To replace the parking light bulb, detach its wiring connector. The bulb (5, fig. 53) is of the bayonet type: press it in and turn it anti-clockwise to remove it. Push the new bulb in and turn it clockwise until it clicks into place. Reconnect the wiring connector and replace the lens/ reflector assembly.

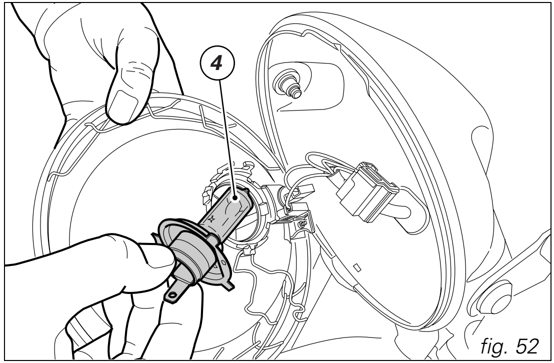


fig. 52

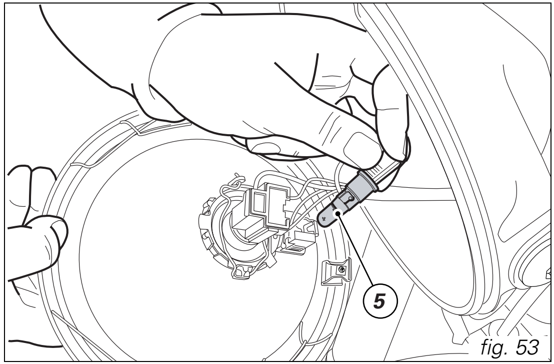


fig. 53

Turn indicators *(fig. 54)*

Loosen the screw (1) and detach the lens (2) from the turn indicator light.

The bulb has a bayonet-type base: to remove it, push it in and turn it counter-clockwise. Push in the new bulb and turn it clockwise until it clicks into place. Refit the lens by inserting the tab (A) in the corresponding slot in the turn indicator.

Refit and tighten the screw (1).

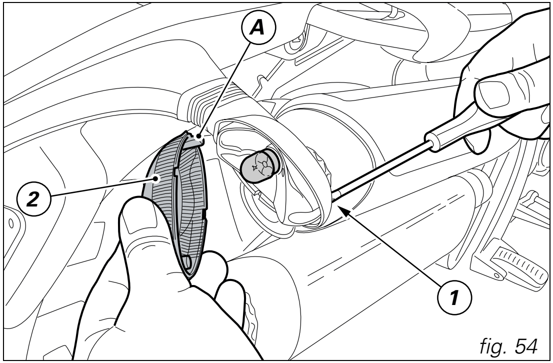


fig. 54

Brake light *(fig. 55)*

To change the brake light bulb, loosen the two screws (1) securing the lens (2) and remove it. The bulb has a bayonet-type base: to remove it, push it in and turn it counter-clockwise. Push in the new bulb and turn it clockwise until it clicks into place. Refit the lens.

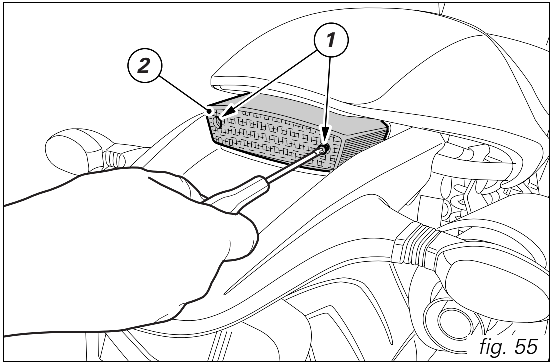


fig. 55

E

Number plate light *(fig. 56)*

To access the bulb in the number plate light (3), pull the bulb holder out from the light, then pull the bulb out of the holder and renew it.

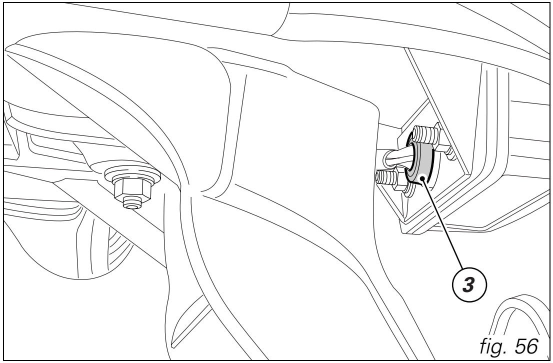


fig. 56

Headlight aim *(fig. 57)*

To check the headlight aim, place the motorcycle upright with the tyres inflated to the correct pressure and one person sitting astride the motorcycle. The motorcycle should be perfectly vertical, with its longitudinal axis at right angles to a wall or screen at a distance of 10 metres.

Draw a horizontal line on the wall at the height of the centre of the headlight and a vertical one in line with the longitudinal axis of the motorcycle.

If possible, perform this check in conditions of low ambient light.

Switch on the low beam headlight.

The height of the upper limit between the dark area and the lit area must not be more than nine tenths of the height of the centre of the headlamp from the ground.

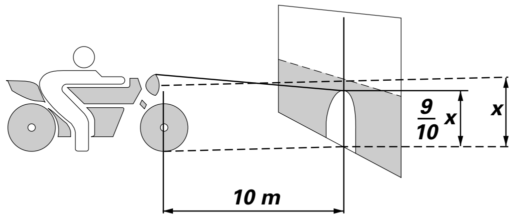


fig. 57

Notes

This procedure is the one specified by Italian regulations for checking the maximum height of light beams.
Owners in other countries should adapt this procedure to the regulations in force in the country where the motorcycle is used.

The vertical aim of the headlamp is adjusted by turning the screws (1, fig. 58) that attach it to the side mountings.

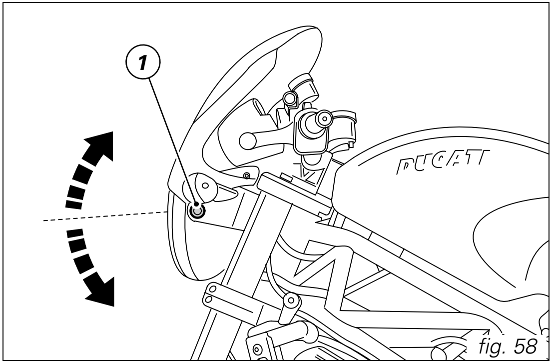


fig. 58

E

Tyres

Front tyre pressure:
2.1 bar – 2.3 kg/cm^2
Rear tyre pressure:
2.2 bar -2.4 kg/cm^2

E

As tyre pressures are affected by changes in temperature and altitude, check and adjust them whenever you are riding in areas where there are large variations in temperature or altitude.

Important
Check and adjust the pressures with the tyres cold.

To prevent distortion of the front wheel rim, increase tyre pressure by 0.2 to 0.3 bar when riding on bumpy roads.

Repairing or renewing tyres

With minor punctures, tubeless tyres take a long time to deflate, as they tend to hold the air inside. If you find that one of the tyres is slightly deflated, check the tyre for slow punctures.

Warning
Punctured tyres must be renewed.
Replace with tyres of the original brand and type.
Be sure to tighten the valve dust caps securely to prevent leaks while riding. Never use tyres with inner tubes.
Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and serious danger to rider.

After renewing a tyre, the wheel must be balanced.

Important
Do not remove or alter the position of the wheel balancing weights.

Notes
If tyres need changing, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to make sure wheels are removed and refitted correctly.

Minimum tread depth

Measure the tread depth (S, fig. 59) at the point where the tread is most worn.
It should not be less than 2 mm, and in any case not less than the legal limit.

Important

Visually inspect the tyres at regular intervals for cracks and cuts, especially on the side walls, and bulges or large stains that indicate internal damage. Replace them if badly damaged.
Remove any stones or other foreign bodies stuck in the tread.

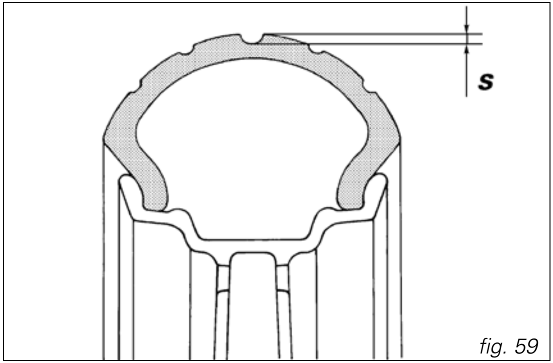


fig. 59

E

Checking the engine oil level *(fig. 60)*

Check the engine oil level through the sight glass (1) on the right-hand crankcase cover.
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine cold.
The oil level should be between the marks next to the sight glass. Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low. Undo the filler cap (2) and top up to correct level. Replace the filler cap.

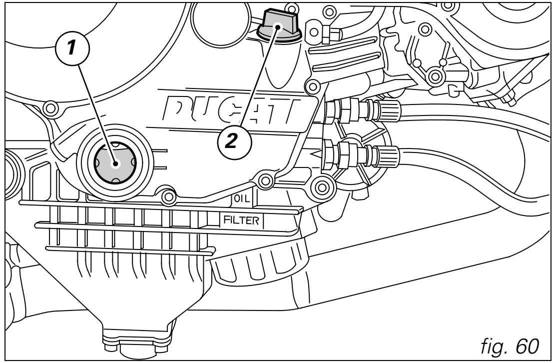


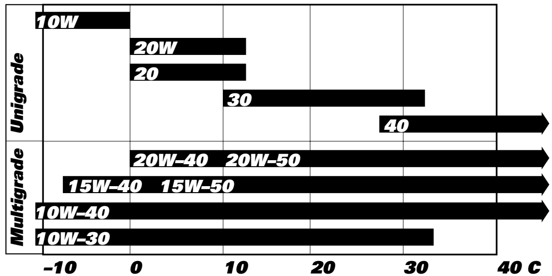
fig. 60

Important

Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati Dealer or Authorized Workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance schedule (see Warranty Card).

Oil viscosity

SAE 10W-40
The other viscosity values shown in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.



Cleaning and renewing the spark plugs *(fig. 61)*

Spark plugs are an important part of the engine and should be checked at regular intervals.
This is a relatively simple operation and provides a good indication of how well the engine is running.
Disconnect the HT leads from the spark plugs and remove them from the cylinder heads with the wrench provided.
Check the colour of the ceramic insulation around the central electrode: an even brown colour is a sign that the engine is in good condition.
If the insulation is any other colour, or if there are dark deposits, renew the spark plug and describe the condition of the old plug to a Ducati dealer or authorized workshop.
Also check the central electrode; if it is worn or glazed, renew the spark plug.
Check the electrode gap, which must be:
0.6 to 0.7 mm.

Important
Take care when bending the side electrode to adjust the gap. A gap outside the specified limits will adversely affect engine performance and may lead to difficult starting or erratic idling.
Thoroughly clean the electrode and insulation using a wire brush, and check the condition of the washer.
Clean the spark plug seat in the cylinder head, and take care not to allow foreign objects to fall inside the combustion chamber.

Insert the spark plug in the cylinder head and screw in fully by hand. Tighten to a torque of 20 Nm.
If you do not have a torque wrench available, first tighten the spark plugs by hand and then use the spark plug wrench provided to tighten them a further half turn.

Important
Do not use spark plugs with an unsuitable heat rating or incorrect reach.
The spark plug must be tightened correctly.

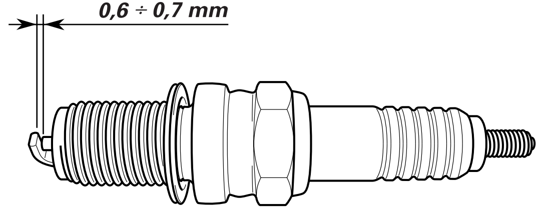


fig. 61

E

E

General cleaning

To preserve the original shine on metal surfaces and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals depending on the type of use and according to the particular road conditions. Use specific products, where possible biodegradable. Avoid aggressive detergents or solvents.

Important

Do not wash your motorcycle immediately after use, as marks can form due to evaporation of the water on hot surfaces.
Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets. Cleaning the motorcycle with high-pressure washers may lead to seizure or severe failure of the front forks, wheel axles, electrical system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.

If parts of the engine are unusually dirty or greasy, use a degreasing agent, avoiding contact with transmission components (chain, front and rear sprockets, etc.).
Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning

There may be loss of braking efficiency immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. This will cause loss of braking efficiency. Clean the discs with an oil-free solvent.

Storing the motorcycle

If the motorcycle is to be left unused for a long period, it is advisable to carry out the following operations first:
clean the motorcycle;
drain the fuel from fuel tank;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug bores, then crank the engine by hand a few times to form a protective film of oil on the cylinder inner walls;
support the motorcycle on the sidestand; disconnect and remove the battery. If the motorcycle has been left unused for more than a month, the battery should be checked and re-charged if necessary.
Protect the motorcycle with a special motorcycle cover that will not damage the paintwork or retain moisture.
This type of motorcycle cover is available from Ducati Performance.

Important notes

The legislation in some countries (France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc.) sets certain noise and pollution standards.
Periodically carry out the required checks and renew parts as necessary, using Ducati original spare parts, in compliance with the regulations in the country concerned.

TECHNICAL DATA

E

Overall dimensions *(mm) (fig. 62)*

Weights

Weights
Dry weight:
177 kg.
Fully laden:
390 kg.

Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and could result in loss of control.

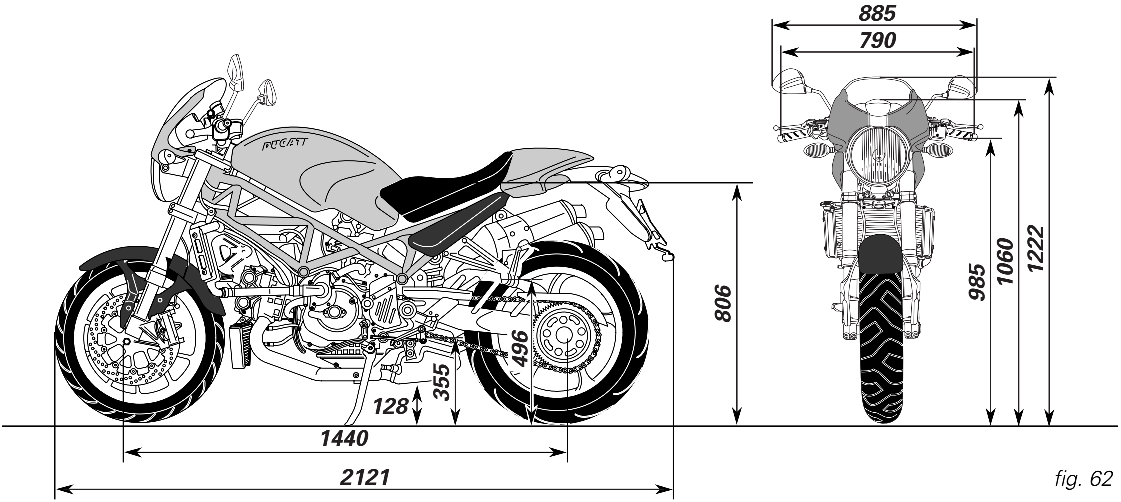


fig. 62

Fuel, lubricants and other fluids	**Type**	**dm^3 (litres)**
Fuel tank, including a reserve of 3.5 dm^3 (litres)	*Unleaded fuel with at least 95 octane rating*	*15*
Lubrication circuit	*SHELL Advance Ultra 4*	*3.4*
Front/rear brake and clutch circuits	*SHELL Advance Brake DOT 4*	—
Protection for electrical contacts	*SHELL Advance Contact Cleaner*	—
Front fork	*SHELL Advance Fork 7.5 or Donax TA*	*0.492 (each leg)*
Cooling system	*Antifreeze SHELL - Advance Coolant or 35-40% + water*	*2.7*

Important
Do not use additives in fuel or lubricants.

E

E

Engine
Longitudinal 90° "L" twin cylinder, four-stroke.
Bore (mm):
100.
Stroke (mm):
63.5.
Total displacement cm^3*:*
998.
Compression ratio:
11.4±0.5:1.
Max power at crankshaft (95/1/EC):
88.8 kW -119 CV at 9250 rpm.
Max torque at crankshaft (95/1/EC):
96.9 Nm (9.9 kgm) at 7500 rpm.

Timing system
Desmodromic *(type) with four valves per cylinder, operated by eight rocker arms (4 opening rockers and 4 closing rockers) and two overhead camshafts. Driven by the crankshaft through spur gears, timing belt pulleys and toothed timing belts.*

Desmodromic timing system *(fig. 63)*
1) *Opening (or upper) rocker arm;*
2) *opening shim;*
3) *closing (or lower) shim;*
4) *return spring for closing rocker;*
5) *closing (or lower) rocker arm;*
6) *camshaft;*
7) *valve.*

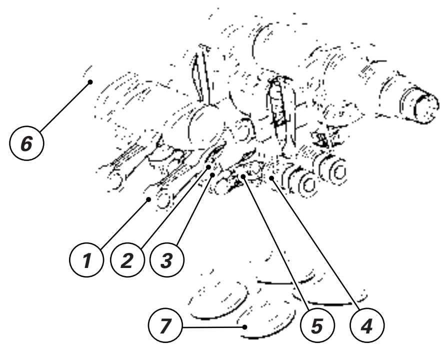


fig. 63

Performance data

Maximum speed in any gear should be reached only after the correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.

Important

Failure to follow these instructions will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability for any engine damage or shortened engine life.

Spark plugs

Make: CHAMPION
Type: RA 4 HC .

Fuel system

Indirect electronic injection (MARELLI)
Throttle body diameter:
50 mm
Injectors per cylinder: 1
Holes per injector: 1
Fuel supply: 95-98 RON.

Brakes

Front

Type:
with drilled steel disc.
2 discs.
Braking surface material:
steel.
Flange material:
aluminium.
Disc diameter: 320 mm.
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface, cm^2: 52,52.
Radially mounted brake calipers.
Make and type: BREMBO P4.34B.
Friction material: Toshiba TT2172.
Master cylinder type: PR18/19.

Rear

Type:
with fixed drilled steel disc.
Disc diameter: 245 mm.
Hydraulically operated by pedal on R.H. side.
Braking surface: 25 cm^2.
Brake caliper: bore. Ø 32 mm.
Make and type: BREMBO P32F.
Friction material: FERIT I/D 450 FF.
Master cylinder type: PS 11B.

Warning

The brake fluid used in the brake system is corrosive. In the event of accidental contact with eyes or skin, wash the affected area with copious amounts of running water.

E

Transmission

Clutch:
dry multiplate;
operated by control lever on left handlebar.
Transmission from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Ratio:
32/59.
Gearbox:
6 speed;
with constant mesh gears, gearchange pedal on left.

Front sprocket/clutch sprocket ratio:
15/43.
Total gear ratios:
1st *15/37*
2nd *17/30*
3rd *20/27*
4th *22/24*
5th *24/23*
6th *28/24*

Drive transmitted from gearbox to rear wheel via chain:
Make: DID
Type: 525 HV
Dimensions: 5/8" x 5/16"
No. of links: 106.

Important
The above gear ratios are approved and should not be modified under any circumstances.
However, if you wish to tune up your motorcycle for competitions or special tracks, Ducati Motor Holding S.p.A. will be pleased to provide information about the special ratios available. Please contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Warning
To replace the rear sprocket, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop.
Incorrect replacement of this component could seriously endanger rider and passenger safety and cause irreparable damage to the motorcycle.

Frame

High-strength tubular steel trellis.
Steering angle (on each side): 27°
Trail mm: 96
Steering head rake: 24°.

Wheels
Five Y-spokes, light-alloy rims.

Front
Dimensions: MT3.50x17".

Rear
Dimensions: MT5.50x17".
Both wheels have removable axles.

Tyres

Front
Radial tubeless tyre.
Size: 120/70-ZR17.

Rear
Radial tubeless tyre.
Size: 180/55-ZR17.

Suspension

Front
Upside-down hydraulic forks.
The fork is equipped with external adjusters for rebound damping, compression damping, and preload of the inner springs.
Stanchion diameter mm:
43.
Travel along leg axis
130 mm.

Rear
Progressive linkage with a rocker arm connecting the frame and upper pivot point of the shock absorber.
The shock absorber can be adjusted for rebound damping, compression damping and spring preload. It pivots at the lower end on the aluminium swingarm.
The swingarm pivots on a shaft which passes through the engine. This system gives the motorcycle excellent stability.
Shock absorber travel:
65 mm.
Rear wheel travel:
148 mm.

Notes
Do not carry out any operations on the motorcycle that could modify the technical characteristics for which approval was obtained.

Exhaust system

Equipped with catalytic converter in compliance with Euro 2 emission regulations.
USA model: w/o catalytic converter.

Available colours

***Red** code PPG 473101, transparent code PPG 228880, with white stripe.*
Red frame and black wheels.

***Black** code PPG 248514, transparent code PPG 228880, with grey stripe.*
Black frame and black wheels.

***Pearl** code PPG*0040, base code PPG 490019, transparent code PPG 228880, with red stripe.*
Red frame and white wheels.

Electrical system

The main components of the electrical system are:
***Headlight**:*
*bulb type: **H4 (12 V-55/60 W)**.*
***Sidelight**:*
*bulb type: **T4W (12 V-4 W)**.*
***Electrical controls on handlebars**:*
***Turn indicators**:*
*bulb type: **R10W (12 V-10 W)**.*
***Horn**.*
***Brake light switches**.*
***Battery, 12 V-10 Ah**.*
***Alternator 12 V-520 W**.*
***Electronic voltage regulator**, protected by a **40 A** fuse near the battery.*
***Starter motor,12 V-0.7 kW**.*
***Taillight and brake light**:*
*bulb type: **P21/5W (12 V-5/21 W)**.*
Number plate light:
*bulb type: **W5W (12 V-5 W)**.*



Notes

To replace the bulbs, refer to the paragraph "Changing the bulbs" on page 53.

Fuses

The fuse box is located under the fuel tank.
To access the fuses, remove the cover (1, fig. 64), which shows the positions and amp ratings of the fuses.
The fuse located nearest to the battery protects the electronic regulator.
Remove the protective cap (2, fig. 64) to access the fuse.

A blown fuse can be identified by a broken filament (3, fig. 65).

Important

To avoid possible short circuits, switch the ignition key to ***OFF*** *before renewing the fuse.*

Warning

Never use a fuse with a rating other than that specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even cause fire.

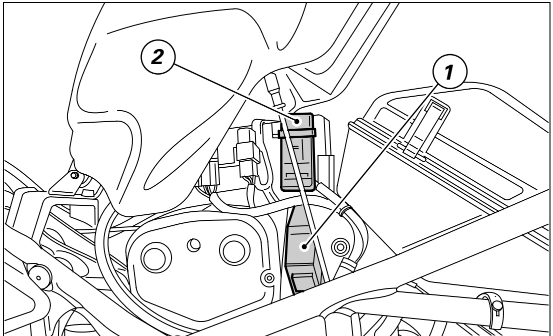


fig. 64

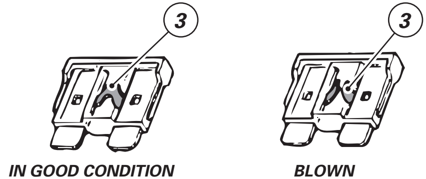


fig. 65

E

E

Key to the electrical system / injection system diagram

1) RH handlebar switch.
2) Transponder antenna.
3) Key switch.
4) Fan relay.
5) Main relay.
6) Fusebox.
7) Lh Fan.
8) Rh Fan.
9) Starter motor.
10) Starter contactor.
11) "Antibounce" diode.
12) Battery.
13) Master fuse.
14) Regulator.
15) Alternator.
16) RH rear turn indicator.
17) Tail light.
18) Number plate light.
19) LH rear turn indicator.
20) Fuel tank.
21) Injection relay.
22) Self-diagnosis connection.
23) Speed sensor.
24) Sidestand switch.
25) Lambda sensor.
26) Horizontal cylinder coil.
27) Vertical cylinder coil.
28) Horizontal cylinder spark plug.
29) Vertical cylinder spark plug.
30) Horizontal cylinder injector.
31) Vertical cylinder injector.
32) Throttle position sensor.
33) Rpm/timing sensor.
34) Coolant temperature sensor (control unit).
35) Stepper motor.
36) 5AM control unit
37) Neutral switch.
38) Oil pressure switch.
39) Rear brake light switch.
40) Front brake light switch.
41) Clutch switch.
42) LH handlebar switch.
43) Coolant temperature sensor (instrument panel).
44) Air temperature/pressure sensor.
45) Instrumentation (instrument panel).
46) Front LH turn indicator.
47) Horn.
48) Headlight.
49) Front RH turn indicator.

Wire colour coding

B *Blue*
W *White*
V *Violet*
Bk *Black*
Y *Yellow*
R *Red*
Lb *Light blue*
G *Green*
Bn *Brown*
O *Orange*
P *Pink*
Gr *Grey*

Key to fuse box *(5)*

Pos.	*Users*	*Val.*
1	*N.C*	
2	*KEY-ON ECU, INSTRUMENT PANEL, CONTACTOR, LAMBDA AND BRAKE LIGHT*	*10 A*
3	*SIDELIGHT, HI BEAM AND LO BEAM HEADLIGHT*	*15 A*
4	*PASSING, HORN AND BRAKE LIGHT*	*15 A*
5	*INJECTION (PUMP INJECTOR COIL)*	*20 A*
6	*ENGINE ECU*	*5 A*
7	*INSTRUMENT PANEL*	*5 A*

Notes

The system wiring diagram is at the end of this manual.

E

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

E

km	Name of Ducati Service	Mileage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.

⚠ Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino, California, 95014 Tel: 001.408.253.0499 - Fax: 001.408.253.4099

E

USA

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.

Evaporative Emission Control System

California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:
(1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or
(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:

(1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
(2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
(3) Lack of proper maintenance.
(4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

Problems that may affect motorcycle emissions

If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.
Symptoms:
Hard starting or stalling after starting.
Rough idle.
Misfiring or backfiring during acceleration.
After-burning (backfiring).
Poor performance (driveability) and poor economy.

E

USA

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and shoud be carefully observed for safe and effective vehicle operation.

A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.

Do not let protective apparel give you a false sense of security.

Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.

When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.

When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.

When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.

Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.

When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.

When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes. The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.

On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.

When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.

Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overreving.

Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.

Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.

Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions.

This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!

A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).

Warning

Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.

Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system.
Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 41).
Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.
Use only Ducati approved parts and accessories.
This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.

Warning
Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

Protective apparel
Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.
For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.
The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain.
Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.

Vehicle identification number (VIN)
Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 9). Figure A specifically shows the frame identification numbers.

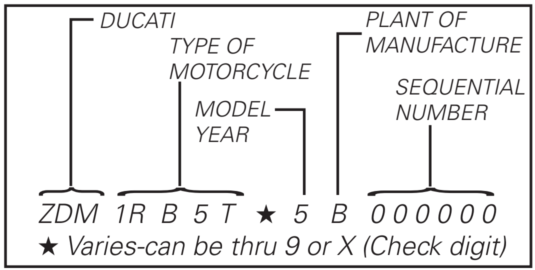


fig. A

Label location *(fig. B)*

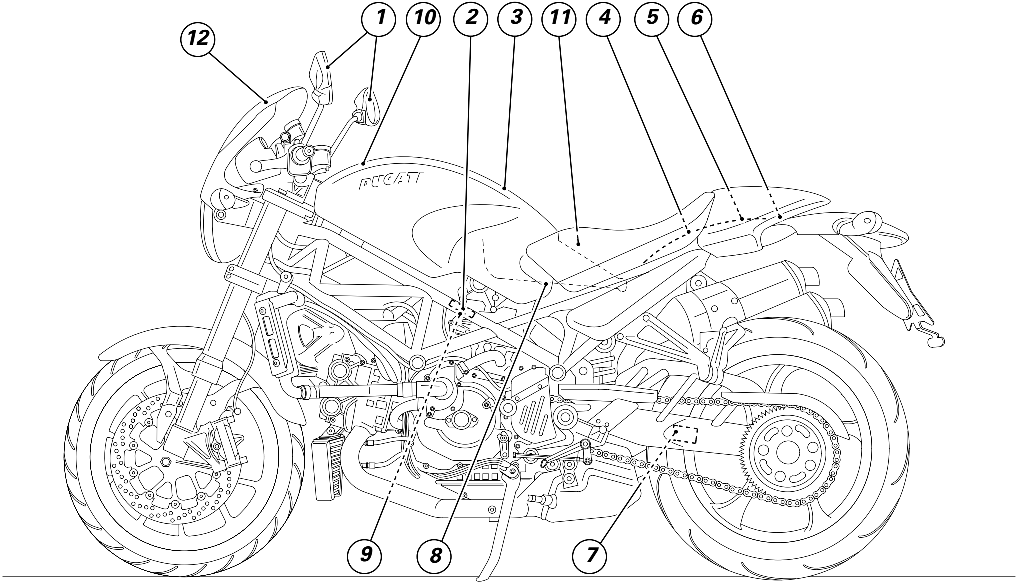


fig. B

OBJECT IN MIRROR ARE
CLOSER THAN THEY APPEAR
Cod. 433 1 166 1A

1

Manufactured by **DUCATI** *MOTORHOLDING spa* DATE: [redacted] / [redacted]

GVWR: [redacted] Lbs ([redacted] kg)
GAWR front: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] PSI cold.
GAWR rear: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] PSI cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.: [redacted]

Cod. 432 1 234 1A

2

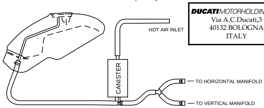
WARNING YOUR DUCATI MOTORCYCLE IS EQUIPPED WITH A WARNING LIGHT FLASHING WHEN THE SIDE STAND IS LOWERED (ON)
HEWEVER, IT IS THE RIDER'S RESPONSIBILITY TO INSURE THAT THE SIDE STAND IS STOWED COMPLETELY BEFORE STARTING OUT. FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN AN UPSED AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY

3

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL

Engine displacement : [redacted] cc. Engine family : [redacted]
This vehicle conforms to U.S. EPA and California regulations
Applicable to [redacted] model year new motorcycles.
Evap family : [redacted]

DUCATI *MOTORHOLDING spa*
Via A.C.Ducati,3
40132 BOLOGNA
ITALY



4

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: [redacted] Engine family: [redacted] Engine exhaust control system: [redacted] Evap family: [redacted]	THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [redacted] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 HC G/KM ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	[redacted] ¡ bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	[redacted] – [redacted] mm	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
VALVE CLEARANCE (in & ex):	Opening [redacted] – [redacted] mm Closing [redacted] – [redacted] mm	See Service Manual
SPARK PLUG: CHAMPION [redacted]		
SPARK PLUG GAP (mm): [redacted]	OIL: [redacted]	
	FUEL: Unleaded gasoline	

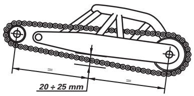
DUCATI *MOTORHOLDING spa* - BOLOGNA - ITALY

5

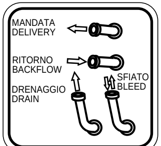
HELMET HOLDER
UNDER THE SEAT

6

Tensione catena (sul cavalletto laterale)
Chain Tension Adjustment (on side stand)



7



8

ATTENZIONE! Per evitare perdite di carburante dal tubo di sfiato, evitate di sollevare il serbatoio quando questo pieno oltre la met˙.

ATTENTION! To avoid fuel leaks from the breather pipe, do not lift the tank when it is more than half luk.

11

WARNING

DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY; FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.
Cod. 433 1 165 1A

12

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [redacted] [redacted] MOTORCYCLE, [redacted]
MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [redacted] dBA AT [redacted] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.
Cod. 432 1 233 1A

9

CAUTION

NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

10

E
USA

E

USA

California evaporation emission system *(fig. C)*

Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

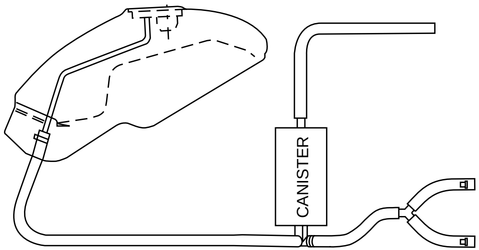


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system

Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive Cupertino, California, 95014 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:
A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and
B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement, of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati.
In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occors prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.
In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate.
The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:
A. Repair or replacement required as a result of
(1) accident,
(2) misuse,
(3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,
(4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or
(5) use in competitive racing or related events.
B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.
C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

E

USA

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.
B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.
C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

V. *This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.*

VI. Additional information

Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc..
10443 Bandley Drive
Cupertino, California, 95014
Tel: 001.408.253.0499
Fax: 001.408.253.4099
E-mail: ustomerservice@ducatiusa.com
Web site: www.ducatiusa.com

ERRATA CORRIGE
MS4RS MY 06

Scheduled maintenance programme: operations to be carried out by the dealer

List of operations with type of intervention (time limit or mileage limit *) **km x1000**	**1**	**12**	**24**	**36**	**48**	**60**
Months	**6**	**12**	**24**	**36**	**48**	**60**
Renew engine oil	•	•	•	•	•	•
Renew engine oil filter	•	•	•	•	•	•
Clean engine oil pick-upfilter				•		
Check engine oil pressure			•		•	
*Check and/or adjust valve clearance (**1**)*		•	•	•	•	•
*Check timing belt tension (**1**)*		•		•		•
Renew timing belts			•		•	
Check and clean spark plugs. Renew if necessary			•		•	
*Check and clean air filter (**1**)*		•		•		•
Renew airfilter			•		•	
*Check timing and idling of throttle body (**1**)*		•	•	•	•	•
Check brake and clutch fluid levels	•	•	•	•	•	•
Renew brake and clutch fluid				•		
Check and adjust brake and clutch controls		•	•	•	•	•
Check/lubricate throttle twistgrip / starter control		•	•	•	•	•
Check tyre wear and pressure	•	•	•	•	•	•
Check steering bearings			•		•	
Check chain tension, alignment and lubrication	•	•	•	•	•	•
*Check clutch plate pack. Renew if necessary (**1**)*		•	•	•	•	•
Check coolant level		•	•	•	•	•
Renew coolant				•		
Check operation of electric fans and sealing of coolant circuit		•	•	•	•	•
Check the flexible coupling of the rear wheel			•		•	
Check wheel hub bearings			•		•	
Check indicators and lighting devices		•	•	•	•	•
Check tightness of engine/frame locknuts		•	•	•	•	•
Check sidestand		•	•	•	•	•
Check tightness of front wheel nut		•	•	•	•	•
Check tightness of rear wheel nut		•	•	•	•	•
Check external fuel hoses		•	•	•	•	•
Renew front fork oil				•		
Check fork and rear shock absorber for oil leaks		•	•	•	•	•
Check front sprocket fixing		•	•	•	•	•
General lubrication and greasing		•	•	•	•	•
Check and charge battery		•	•	•	•	•
Carry out road-test of motorcycle	•	•	•	•	•	•
Carry out general cleaning		•	•	•	•	•

**** Carry out the maintenance operation when the first of the two limits is reached (km or months)***
(1) Operation to be performed only if the mileage limit has been reached

Scheduled maintenance programme: operations to be carried out by the customer

List of operations with type of intervention (time limit or mileage limit *) **km x1000**	**1**
Months	**6**
Check engine oil level	•
Check brake and clutch fluid levels	•
Check tyre wear and pressure	•
Check chain tension and lubrication	•
Check brake pads. If necessary, have renewed by dealer	•

**** Carry out the maintenance operation when the first of the two limits is reached (km or months)***

E

USA

Manuel d'utilisation et d'entretien

DUCATI MONSTER S4Rs

F

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement pour vos déplacements quotidiens, mais également pour vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite toujours agréables et ludiques.
Dans un souci permanent d'amélioration de son assistance, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les quelques règles suivantes, notamment pendant la période de rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.
Pour des réparations ou de simples conseils, n'hésitez pas à appeler nos centres de service agréés.
De plus, notre service d'informations est à la disposition des Ducatistes et de tous les passionnés de moto, pour tous conseils utiles ou suggestions.

Amusez-vous bien !

Remarque
Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression.
Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utiliser que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel fait partie intégrante de la moto et, en cas de changement de propriété, il doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

SOMMAIRE

F

F

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.
Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Toutes les motos Ducati sont livrées avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucune pièce de la moto ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. Si vous avez un doute, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront utiles au cours de vos voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques ; elles vous permettront aussi de bénéficier longtemps des performances de votre moto.
Ce livret contient des remarques ou notes ayant une signification particulière :

Attention
Ce symbole signale un risque d'accidents graves, voire mortels, si les instructions qui lui sont associées ne sont pas respectées.

Important
Des dommages pourraient être causés à la moto et/ou à ses components.

Remarque
Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Les termes ***droite*** *et* ***gauche*** *se rapportent au sens de marche de la moto.*

Renseignements utiles pour rouler en sécurité

Attention
À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience dans la conduite de la moto. Ne jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto, il est indispensable d'être titulaire d'un permis moto.
Ne jamais prêter la moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis moto.
*Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements appropriés et un casque homologué.*
Ne jamais porter de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé.
Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en peu de temps.
Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
*Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** se tenir des deux mains aux poignées sous la selle.*
Respecter la législation et les règles nationales et locales.
*Toujours respecter les limitations de vitesse et ne **jamais** rouler à des vitesses excessives compte tenu de la visibilité, des conditions de la chaussée ainsi que de la circulation.*
*Signaler **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie.*
Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.
Faire très attention aux croisements, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.
***Toujours** éteindre le moteur pour prendre de l'essence et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.
Lorsqu'on prend de l'essence, on peut respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.
*Ne **jamais** oublier de retirer la clé avant de laisser la moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps.

Attention
Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garer la moto sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.
Ne jamais garer la moto sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Conduite en pleine charge

Cette moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total de la moto en ordre de marche, conducteur, passager, bagages et accessoires compris, ne doit pas dépasser :
390 kg

F

Essayer de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds le plus bas possible et le plus près possible du centre de la moto.
Fixer solidement les bagages aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.
Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.
Ne pas coincer d'objets à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.
Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 58 et en bon état.

Identification

Chaque moto Ducati possède deux numéros d'identification : un numéro de cadre (fig. 1) et un numéro de moteur (fig. 2).

Cadre N°
Moteur N°

Remarque

Ces numéros identifient le modèle de la moto et doivent être mentionnés dans chaque commande de pièces détachées.

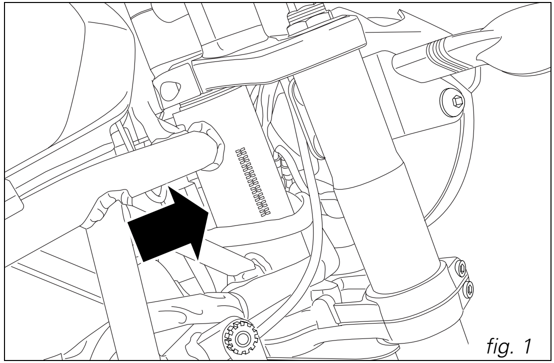


fig. 1

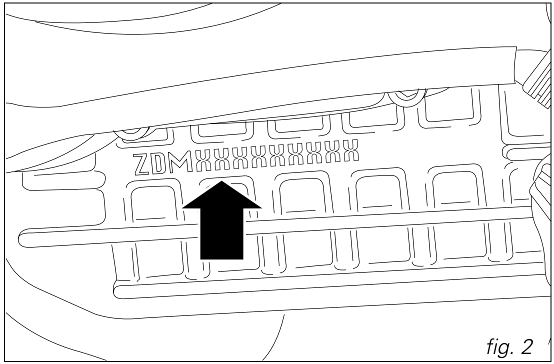


fig. 2

F

COMMANDES

Attention

Ce chapitre nous renseigne sur la position et la fonction des commandes nécessaires à la conduite de la moto. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

F

Emplacement des commandes *(fig. 3)*

1) Tableau de bord.
2) Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.
3) Comodo gauche.
4) Levier d'embrayage.
5) Comodo droit.
6) Poignée des gaz.
7) Levier de frein avant.
8) Pédale de sélecteur de vitesse.
9) Pédale de frein arrière.

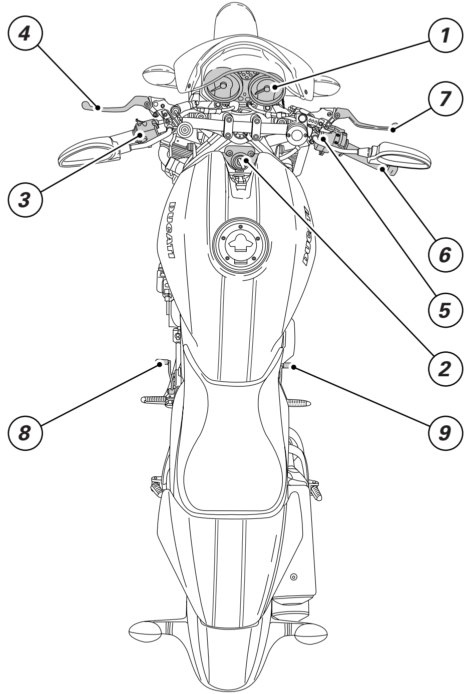


fig. 3

Tableau de bord *(fig. 4)*

1) ***Témoin de feu de route ≣D (bleu)****.*
Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

2) ***Témoin des clignotants ⇦⇨ (vert)****.*
Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant est en fonction.

3) ***Témoin de réserve de carburant (jaune)****.*
Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3,5 litres de carburant environ dans le réservoir (réserve).

4) ***Témoin de point mort N (vert)****.*
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.

5) ***Témoin de pression d'huile moteur (rouge)****.*
Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer quand on tourne la clé de contact en position ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.*
Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important
Ne pas utiliser la moto si le témoin reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

6) ***Témoin jaune ambre***
Il s'allume et clignote quand la moto est stationnée (système d'anti-démarrage enclenché) ; il permet également le diagnostic du système d'anti-démarrage.

Remarque
Quand le système d'anti-démarrage est enclenché, le témoin clignote pendant 24 heures, après quoi il s'éteint (sans toutefois désactiver le système d'anti-démarrage).

7) ***Témoin EOBD (jaune ambre)****.*
Il s'allume pour signaler le blocage du moteur. Il s'éteint après quelques secondes (normalement après 1,8 - 2 s).

8) ***Compteur de vitesse*** *(km/h).*
Il indique la vitesse de la moto

a) ***LCD (1) :***
- ***Compteur kilométrique*** *(km).*
  Il indique la distance totale parcourue par la moto.
- ***Totaliseur journalier*** *(km).*
  Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro.

9) ***Compte-tours*** *(min^{-1}).*
Il indique le régime du moteur en tours par minute.

b) ***LCD (2) :***
- ***Horloge***
- ***Température de l'huile***

F

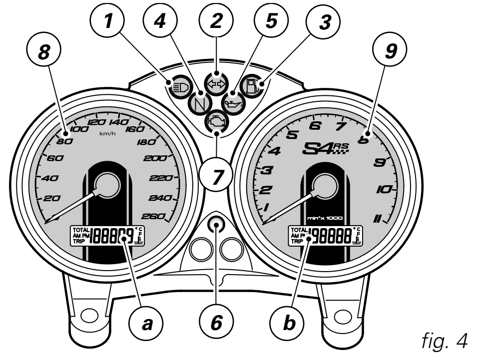


fig. 4

Fonctions des écrans LCD

*À l'allumage (en tournant la clé de contact de la position **OFF** à la position **ON**), le tableau de bord effectue le **diagnostic** de toute l'instrumentation (indicateurs à cadran, afficheurs, témoins) (fig. 5 et fig. 6).*

Fonctions des écrans LCD (1)

*Appuyer sur la touche (B, fig. 6) clé sur **ON** pour basculer entre le totaliseur journalier et le compteur kilométrique.*

Remise à zéro du totalisateur journalier

*Pour mettre le totaliseur journalier à zéro, appuyer sur la touche (B, fig. 6) pendant plus de 2 secondes quand **TRIP** est affiché (LCD 1).*

F

Fonctions des écrans LCD (2)

*Appuyer sur la touche (A, fig. 6) clé sur **ON** pour afficher l'horloge et la température de l'eau.*

Réglage de l'horloge

Appuyer sur la touche (B, fig. 6) pendant au moins 2 secondes.
*Sélectionner **AM/PM** en appuyant sur la touche (A, fig. 6).*
Appuyer sur la touche (B) pour régler les heures.
Appuyer plusieurs fois sur la touche (A) pour modifier l'heure. Appuyer sur la touche (B, fig. 6) pour régler les minutes.
Appuyer sur la touche (A) pour faire avancer les minutes ; en appuyant pendant plus de 5 secondes, les minutes défileront plus rapidement. Appuyer sur la touche (B) pour sortir du mode de réglage.

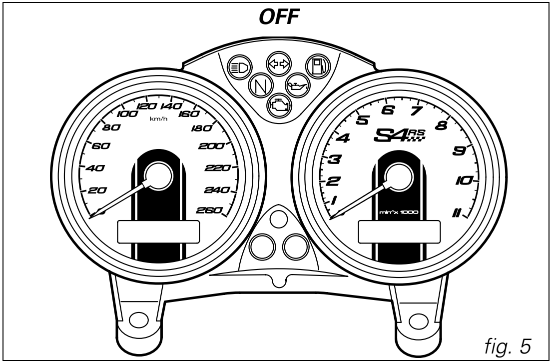


fig. 5

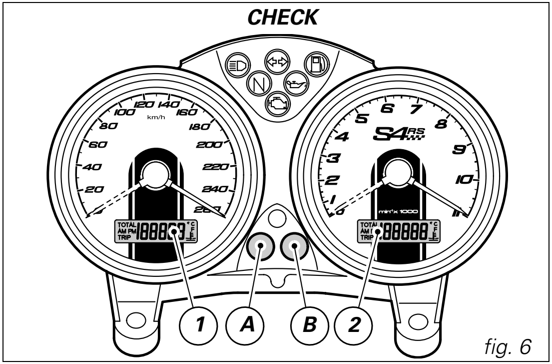


fig. 6

Indicateur de température de l’eau

*L’indicateur affiche « **LO** » quand la température de l’eau descend au-dessous de 40 °C /104 °F et « **HI** » quand la température de l’eau est supérieure à 120 °C/248 °F*

Témoin de niveau de carburant

*Quand le témoin de la réserve s’allume, l’indicateur affiche « **FUEL** ».*

Indicateur d’entretien

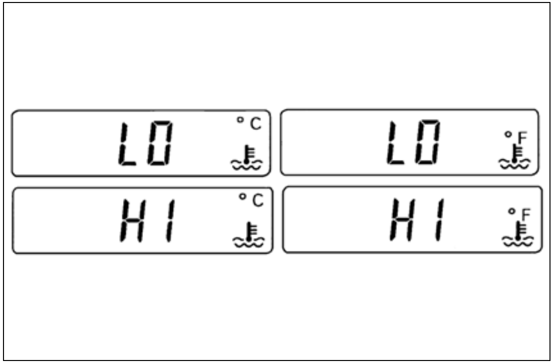
*Après les 1000 premiers kilomètres puis tous les 10 000 kilomètres, chaque fois qu’on laisse la clé sur la position **ON** pendant 5 secondes, l’écran affiche « **MAInt** » pour indiquer qu’une révision est nécessaire dans le cadre de l’entretien périodique.*

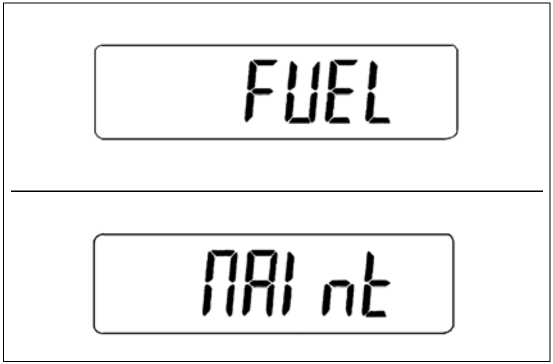
Rétro-éclairage

*En appuyant sur la touche (B, fig. 6) dans les 5 secondes suivant la rotation de la clé sur la position **ON**, chaque pression de cette touche déterminera une variation de l’intensité lumineuse du tableau de bord.*

Attention

N’intervenir sur le tableau de bord que si la moto est arrêtée. Ne jamais tenter d’intervenir sur le tableau de bord pendant la conduite de la moto.





F

Système anti-démarrage

Pour augmenter la protection contre le vol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau de bord est mis hors service.
Chaque clé renferme un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur.
Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

F

Clés *(fig. 7)*

La moto neuve est remise avec :
- *1 clé A (ROUGE)*
- *2 clés B (NOIRES)*

Attention
La clé rouge A est protégée par un capuchon en caoutchouc qui permet de la conserver en parfait état en évitant le contact avec d'autres clés. Ne retirer cette protection qu'en cas de besoin.

Les clés B sont utilisées pour :
- *le démarrage ;*
- *le bouchon du réservoir ;*
- *la serrure de la selle.*

La clé A remplit les mêmes fonctions que les clés B, mais elle est utilisée également pour effacer et reprogrammer d'autres clés noires, si nécessaire.

Remarque
Les trois clés sont remises avec une plaquette (1) portant leur code d'identification.

Attention
Séparer les clés et conserver la plaquette (1), et la clé A, en lieu sûr.
Il est conseillé d'employer une seule clé noire pour démarrer la moto.

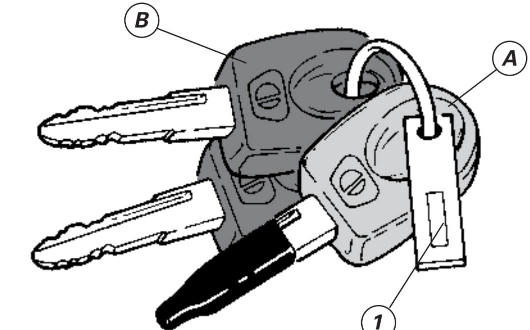


fig. 7

Code card

*Une CODE CARD (fig. 8) est remise avec les clés et contient : le code électronique (A, fig. 9) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d’impossibilité de démarrage après avoir mis le contact clé sur la position **ON**.*

⚠ Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu’il pourrait s’avérer nécessaire de débloquer le moteur à l’aide de la poignée des gaz.
*Cette procédure permet donc à l’utilisateur de désactiver la fonction « blocage du moteur » en cas de problèmes avec le système anti-démarrage ; la désactivation est signalée par le témoin ambre **EOBD** (7, fig. 4).*
L’opération n’est possible que si l’on connaît le code électronique indiqué sur la code card.

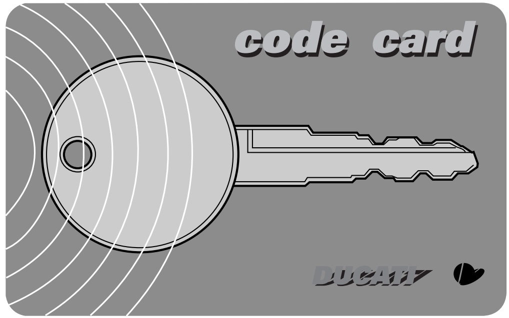


fig. 8

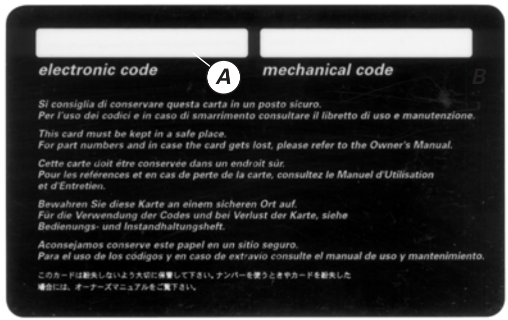


fig. 9

Déverrouillage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz

1) Tourner la clé de contact sur ON, puis ouvrir complètement la poignée des gaz et la tenir dans cette position.
Le témoin EOBD (7, fig. 4) s'éteint après 8 secondes.
2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâcher la poignée.
3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Entrer le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.
4) Compter un nombre de clignotements du témoin EOBD égal au premier chiffre du code secret.
Ouvrir complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis la fermer. Le chiffre entré est ainsi reconnu ; le témoin EOBD s'allume et reste allumé pendant un temps fixé de 4 secondes. Répéter l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret.
Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis restera allumé fixe ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).
5) Si le code entré est incorrect, le témoin EOBD clignote quand on relâche la poignée des gaz pour signaler que le déverrouillage a eu lieu. Le témoin reprend son état normal (éteint) après 4 secondes.
6) Si le code n'a PAS été entré correctement, le témoin EOBD reste allumé ; il est possible de répéter un nombre illimité de fois les opérations à partir du point 1, en ramenant la clé sur la position OFF.

Remarque
Au cas où la poignée serait relâchée avant le temps établi, le témoin se rallumerait et il faudrait ramener la clé sur la position OFF puis répéter la séquence à partir du point 1.

Fonctionnement

Chaque fois qu'on tourne la clé du contact de la position ON à la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF à a position ON :

1) si le code est reconnu, le témoin (6, fig. 4) sur le tableau de bord, émettra un bref clignotement ; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 12), le moteur démarre ;

2) si le témoin (6, fig. 4) ou le voyant EOBD (7, fig. 4) reste allumé, il signifie que le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé sur la position OFF, puis de la remettre sur la position ON ; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.

3) Si le témoin (6, fig. 4) clignote, il signifie qu'un signal du système anti-démarrage (immobilizer) a été restauré (par exemple, avec la procédure de déblocage à l'aide de la poignée des gaz). En ramenant la clé sur OFF puis de nouveau sur ON, le témoin du système anti-démarrage devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).

Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.

Utiliser toujours la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de doubles de clés, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition, ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés et de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de démontrer qu'il est bien le propriétaire de la moto.

Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation seront effacés de la mémoire. Ainsi, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.

Remarque

En cas de changement de propriétaire, il est impératif de remettre au nouveau propriétaire toutes les clés et la CODE CARD.

Contacteur d'allumage/antivol de direction

(fig. 10)

Ce contacteur se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

A) ***ON*** *: éclairage et moteur en circuit ;*
B) ***OFF*** *: éclairage et moteur hors circuit ;*
C) ***LOCK*** *: direction bloquée ;*
D) ***P*** *: feu de position et antivol de direction.*

Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut d'abord l'enfoncer. La clé peut être retirée des positions (B), (C) et (D).

F

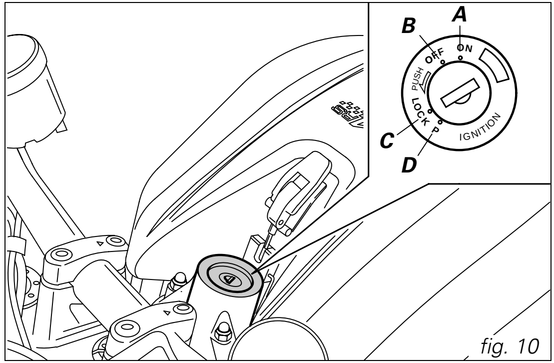


fig. 10

Comodo gauche *(fig. 11)*

1) Commutateur d'éclairage à deux positions :
position ≣D *= feu de croisement allumé ;*
position ≣D *= feu de route allumé.*

2) Bouton ⇦⇨ *= clignotant à trois positions :*
position centrale = éteint ;
position ⇦ *= manoeuvre à gauche ;*
position ⇨ *= manoeuvre à droite ;*
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande après l'avoir remis en position centrale.

3) Bouton *= avertisseur sonore.*

4) Bouton ≣D *= appel de phares.*

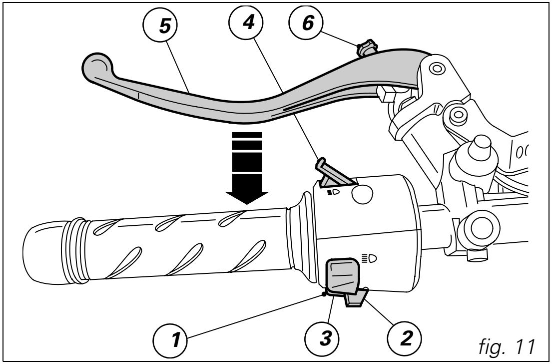


fig. 11

Levier de commande d'embrayage *(fig. 11)*

Le levier (5) de débrayage est équipé d'une molette (6) de réglage de la distance entre le levier et la poignée sur le guidon.
La molette (6) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée. Ou tourner la molette dans le sens inverse, pour rapprocher le levier.
L'actionnement du levier (5) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

Attention
Le réglage du levier d'embrayage et du frein doit être effectué sur la moto à l'arrêt.

Important
Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesse au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

F

Comodo droit *(fig. 12)*

*1) Interrupteur d'**ARRÊT MOTEUR**, à deux positions :*
*position ○ (**RUN**) = marche ;*
*position ⊗ (**OFF**) = arrêt du moteur.*

Attention
Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence, s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramener l'interrupteur sur la position ○ pour pouvoir remettre la moto en marche.

F

Important
*Rouler feux allumés, arrêter le moteur au moyen de l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur **ON** peuvent causer la décharge de la batterie.*

2) Bouton ⚡ = démarrage du moteur.

Poignée des gaz *(fig. 12)*
La poignée des gaz (3), du côté droit du guidon, commande l'ouverture du papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

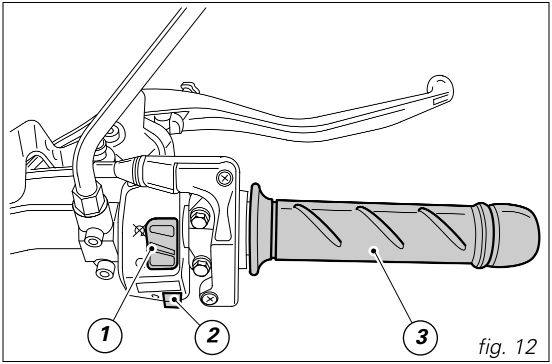


fig. 12

Levier de frein avant *(fig. 13)*
Pour actionner le frein avant, tirer le levier (4) vers la poignée. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande est doté d'une molette (5) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon.
La molette (5) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée d'accélérateur. Ou tourner la molette dans le sens inverse, pour rapprocher le levier.

Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions à la page 40.

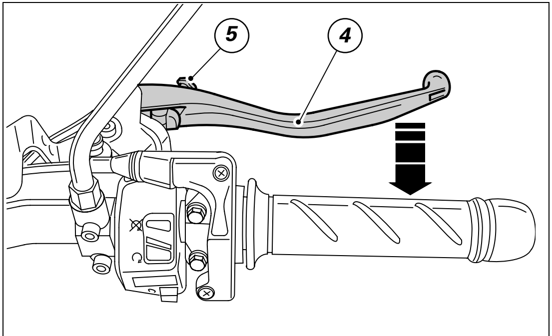


fig. 13

F

Pédale de frein arrière *(fig. 14)*
Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1). Le système de commande est de type hydraulique.

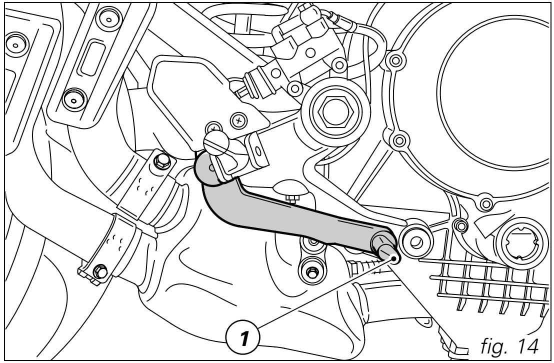


fig. 14

F

Pédale de sélecteur de vitesse *(fig. 15)*
La pédale de sélecteur a une position neutre centrale ***N*** *avec retour automatique et deux mouvements :*
vers le bas = pousser la pédale vers le bas pour engager la 1ère et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre, le témoin ***N*** *sur le tableau de bord s'éteint ;*
vers le haut = relever la pédale pour engager la 2ème, puis la 3ème, la 4ème, la 5ème et la 6ème.
Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.

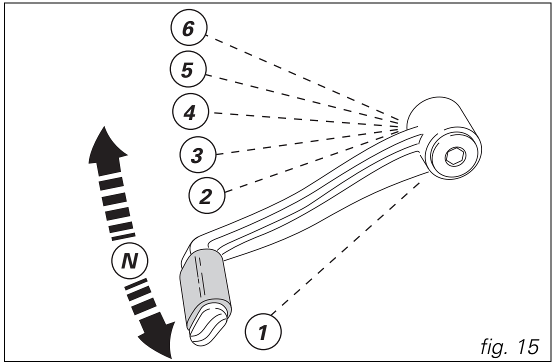


fig. 15

Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse *(fig. 16)*

Selon le mode de conduite du pilote, il est possible de modifier la position de la pédale du sélecteur de vitesse par rapport au repose-pied
Pour modifier la position de la pédale du sélecteur de vitesse, procéder comme suit :
bloquer la tringle (1) en intervenant sur la prise de clé (2) et desserrer les contre-écrous (3) et (4).

Remarque
L'écrou (3) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) pour mettre la pédale de sélecteur dans la position souhaitée.
Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

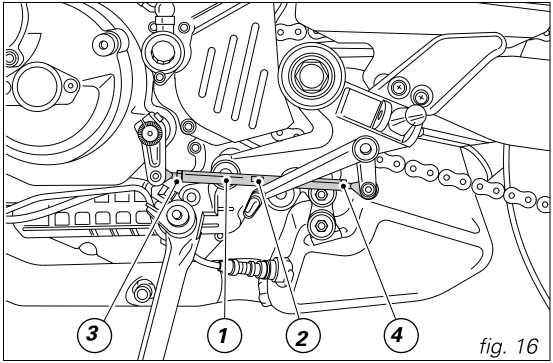


fig. 16

F

Réglage de la position de la pédale de frein arrière *(fig. 17)*

Selon le mode de conduite du pilote, il est possible de modifier la position du levier de commande du frein arrière par rapport au repose-pied.

Pour modifier la position du levier de frein arrière, procéder comme suit :

Desserrer le contre-écrou (5).

Tourner la vis (6) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrer le contre-écrou (5).

En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'un léger débattement à vide (environ 1,5÷2 mm) avant le début de l'action freinante.

Si tel n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :

Desserrer le contre-écrou (7) sur la tringle du maître-cylindre.

Visser la tringle (8) sur la fourche (9) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le diminuer.

Serrer le contre-écrou (7) et vérifier de nouveau le jeu.

F

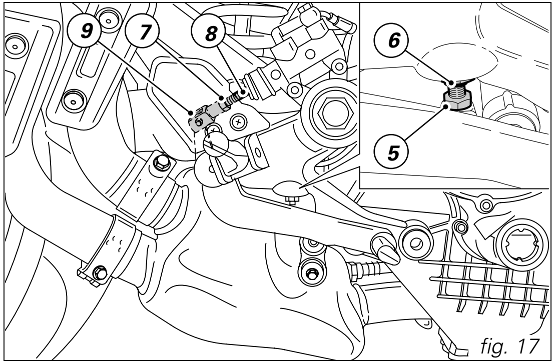


fig. 17

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS ET DISPOSITIFS

Emplacement sur la moto *(fig. 18)*

1) Bouchon du réservoir de carburant.
2) Serrure de selle.
3) Goujon pour le câble porte-casque.
4) Poignée passager.
5) Béquille latérale.
6) Rétroviseurs.
7) Éléments de réglage de l'amortisseur arrière.
8) Éléments de réglage de la fourche avant.
9) Tringle de soulèvement du réservoir.
10) Couvercle de selle.
11) Levier d'ancrage du réservoir.
12) Catalyseur.

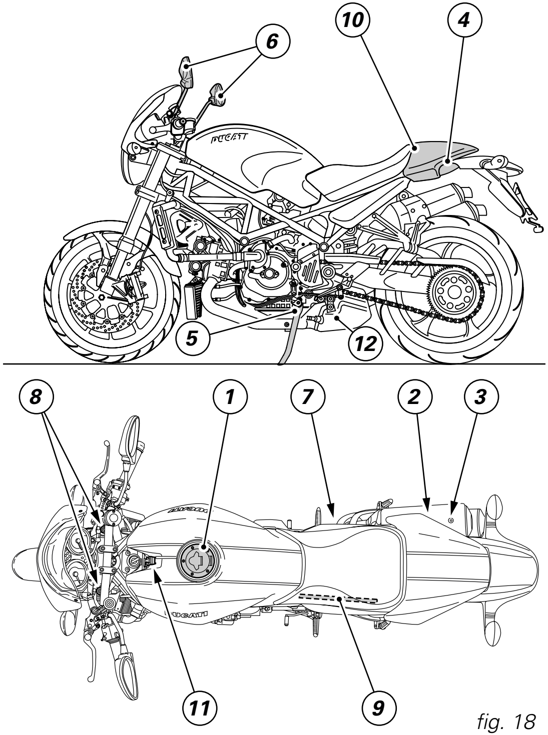


fig. 18

F

Bouchon du réservoir de carburant *(fig. 19)*

Ouverture

Soulever le cache (1) et insérer la clé dans la serrure. Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.
Soulever le bouchon.

Fermeture

Refermer le bouchon avec la clé insérée et appuyer dessus pour l'encastrer dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale puis la retirer.
Refermer le cache (1) de la serrure.

F

Remarque

La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.

Attention

Après chaque ravitallement (voir page 41), toujours s'assurer que le bouchon est parfaitement fermé.

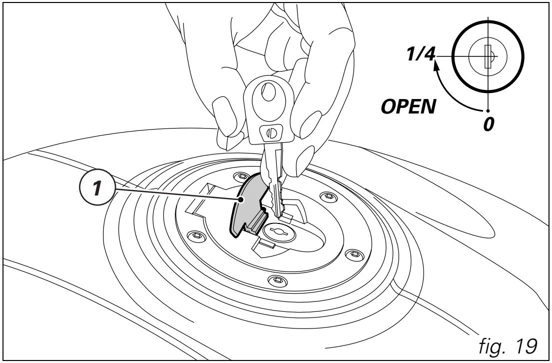


fig. 19

Serrure de selle et porte-casque *(fig. 20 et fig. 21)*

Ouverture

Introduire la clé dans la serrure et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour décrocher la selle du cadre. Dégager la selle des agrafes avant en la tirant vers l'arrière. Le câble porte-casque (1) se trouve à l'arrière du compartiment sous la selle (voir page 43). Faire passer le câble dans le casque et introduire dans le goujon (2) l'extrémité du câble. Laisser le casque suspendu et remettre la selle en place pour le fixer.

⚠ Attention
Ce dispositif est une sécurité pour le casque lorsque la moto est garée. Ne pas laisser le casque accroché pendant la marche ; il pourrait gêner la conduite et entraîner une perte de contrôle de la moto.

Fermeture

Vérifier que tous les éléments sont bien en place et fixés dans le logement sous la selle. Introduire les extrémités avant du fond de la selle sous le cavalier du cadre, puis appuyer à l'arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrou de la serrure. Vérifier que la selle est bien fixée au cadre et retirer la clé de la serrure.

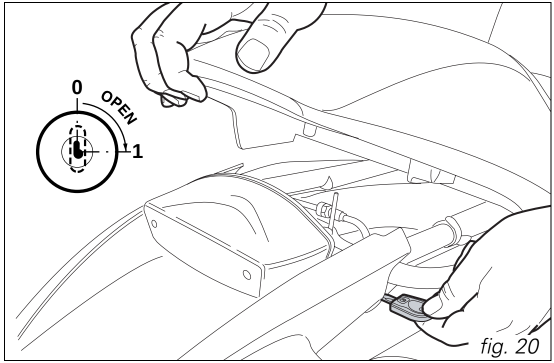


fig. 20

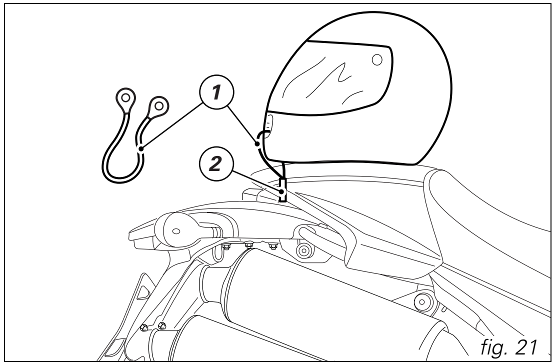


fig. 21

F

Béquille latérale *(fig. 22)*

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

La moto pourrait tomber si elle est garée sur un sol meuble, du gravier, du goudron ramolli par la chaleur, etc.
En pente, garer toujours la moto avec sa roue arrière vers le bas.
Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyer sur la béquille (1) avec le pied en tenant les deux mains sur le guidon de la moto. Incliner la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille s'appuie sur le sol.

Attention

Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position horizontale), incliner la moto vers la droite et soulever en même temps la béquille (1) avec le pied.

Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesse au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

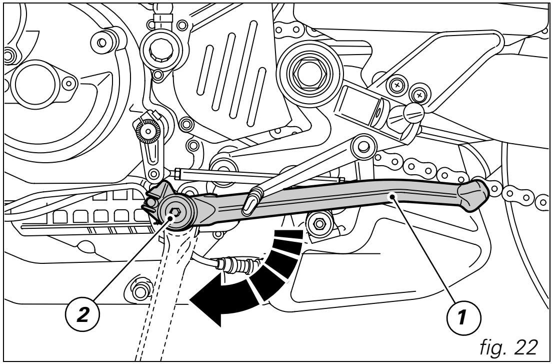


fig. 22

F

Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière

(fig. 23 et fig. 24)

L'amortisseur arrière est doté de réglages extérieurs pour adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.

Le bouton de réglage (1), situé à proximité de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).

Le bouton de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle l'action hydraulique de freinage en compression. Tourner les boutons de réglage (1 et 2) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la dureté du frein ou dans le sens inverse pour la réduire.

Réglage D'USINE : à partir de la position de fermeture totale, tourner le bouton (1) de 10 crans et le bouton (2) de 12 crans.

Précontrainte du ressort : 11 mm.

Les deux bagues (3), en haut de l'amortisseur, permettent de régler la précontrainte du ressort extérieur. Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrer la bague supérieure. ***En serrant*** *ou* ***desserrant*** *la bague crénelée inférieure,* ***on augmente*** *ou* ***on diminue*** *la précontrainte. Après avoir réglé la précontrainte, serrer la bague supérieure de blocage.*

Attention

Pour tourner la bague de réglage de la précontrainte, utiliser une clé à ergot. Utiliser la clé avec précaution pour ne pas risquer de se blesser en heurtant violemment la main contre la moto si la dent de la clé devait riper pendant le réglage.

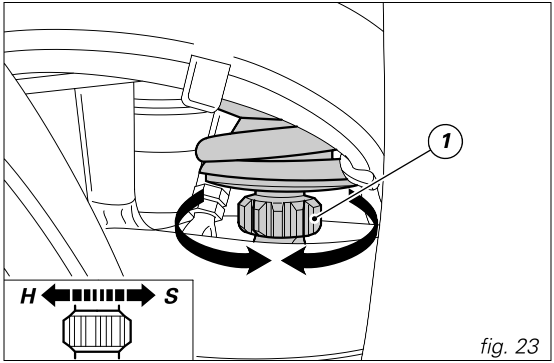


fig. 23

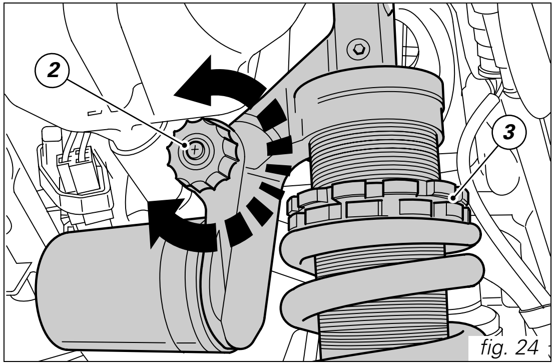


fig. 24

F

Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.

Pour rouler en duo avec bagages, précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol.
L'augmentation de la précontrainte peut nécessiter le réglage du frein hydraulique en détente.

F

Éléments de réglage de la fourche avant

(fig. 25 - fig. 26)
La fourche avant est réglable en extension (ou détente) et en compression.
Des vis extérieures permettent de :

1) *(fig. 25) régler le frein hydraulique en détente ;*
2) *(fig. 25) régler la précontrainte des ressorts intérieurs ;*
3) *(fig. 26) régler le frein hydraulique en compression.*

À l'aide d'une clé Allen de 3 mm, tourner la vis (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour régler le mouvement de détente du frein hydraulique.
Pour tourner la vis de réglage (3, fig. 26) introduire une clé Allen de 3 mm par le trou comme le montre la figure 27. En tournant, les vis de réglage (1 et 3) passent dans des crans, qui correspondent chacun à une valeur de réglage de la force d'amortissement. Lorsque la vis est serrée à fond (position « 0 »), elle détermine le freinage maximum.
À partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 », etc.

Les positions STANDARD sont les suivantes :
compression : 12 crans ;
détente : 10 crans.
Précontrainte du ressort (fig. 25) : 19 mm.

Pour modifier la précontrainte du ressort interne de chaque tube de fourche, tourner la vis de réglage à six pans (2) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.

Important
Régler de manière identique les vis de réglage des deux tubes de fourche.

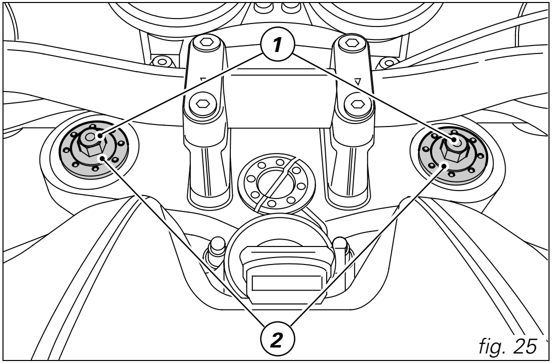


fig. 25

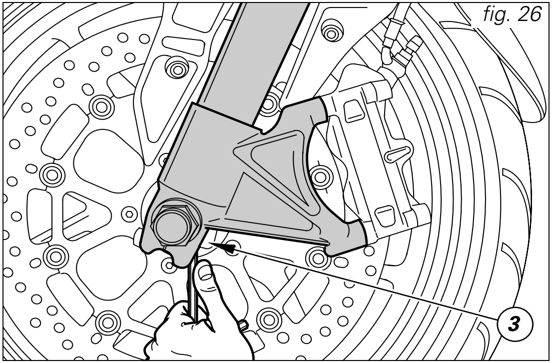


fig. 26

F

F

Modification de l’assiette de la moto

(fig. 27-fig. 28-fig. 29)
L’assiette de la moto est déterminée après une série d’essais réalisés par nos techniciens dans différentes conditions d’utilisation.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate, qui peut avoir de graves conséquences si elle est réalisée par un personnel inexpérimenté.
Nous vous conseillons, par conséquent, de noter la cote (H, fig. 27) de référence avant de modifier l’assiette réglée en usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l’assiette de la moto en fonction de son type de conduite, en variant la position de l’amortisseur.
Pour modifier l’entraxe des rotules (1), desserrer les contre-écrous (3).

Remarque
Faire attention à l’écrou inférieur (3) qui est fileté à gauche.

Intervenir sur le tirant (2) avec un clé à fourche.
Après le réglage, serrer les écrous (3) au couple de 25 Nm.

Attention
La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des rotules (1), ne doit pas dépasser 272 mm.

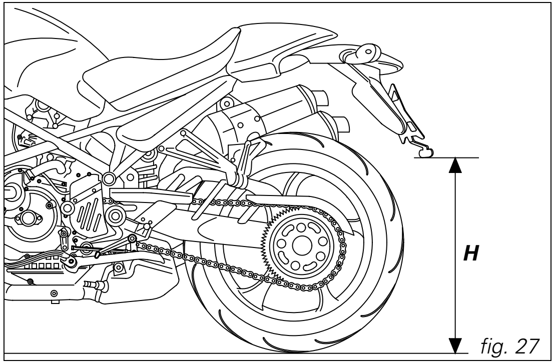


fig. 27

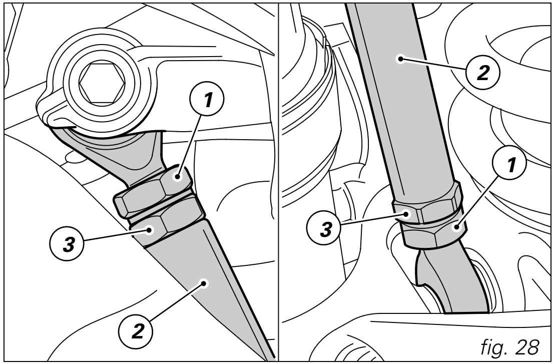


fig. 28

La cote maximale de dégagement de l'UNIBALL de la tête (A) d'articulation est de 5 filets, ce qui correspond à 7,5 mm (B).

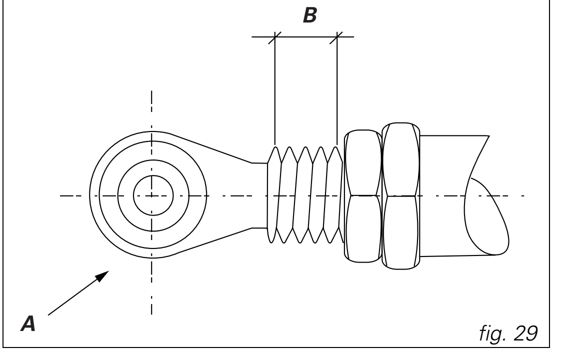


fig. 29

F

RÈGLES D'UTILISATION

Précautions pendant la période de rodage de la moto *(fig. 30)*

Important

Pendant la période de rodage, respecter scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.

F

Régime maximum

Vitesse de la moto ou régime du moteur pendant et après la période de rodage :

1) *Jusqu'à 1000 km ;*
2) *De 1000 à 2500 km.*

Jusqu'à 1000 km

Pendant les 1000 premiers kilomètres, observer fréquemment le compte-tours qui ne doit absolument pas dépasser :
6 000 min^{-1}.
Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie.
Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets légèrement en pente, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.
Pendant les 100 premiers kilomètres, utiliser les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cette période permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter aux disques de frein.
Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Il est possible de commencer à pousser le moteur sans toutefois dépasser :
7 500 min^{-1}.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

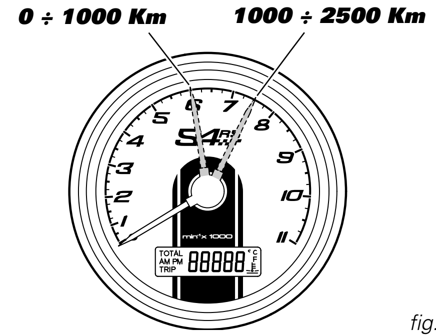


fig. 30

F

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôler :

Carburant dans le réservoir
Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Si nécessaire, faire le plein (page 41).

F

Niveau d'huile moteur
Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Si nécessaire, ajouter de l'huile (page 60).

Liquide de freins et embrayage
Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants.

Liquide de refroidissement
Contrôler le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. Si nécessaire, faire l'appoint (page 47).

Condition des pneus
Contrôler la pression et l'usure des pneus (page 58).

Fonctionnement des commandes
Actionner les leviers et pédales des freins, d'embrayage, des gaz et de sélecteur de vitesse pour contrôler leur fonctionnement.

Feux et indicateurs
Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, les remplacer (page 53).

Serrages à l'aide de clés
Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir et de la selle.

Béquille
Contrôler le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 28).

Attention
En cas d'anomalies, renoncer au départ et faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé DUCATI.

Démarrage du moteur

Attention

Avant de démarrer le moteur, se familiariser avec les commandes à utiliser pendant la conduite.
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé.
Les fumées d' échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

*1) Tourner la clé de contact sur la position **ON** (fig. 31).*
*Vérifier que le témoin vert **N** et le témoin rouge [oil symbol] sur le tableau de bord sont allumés.*

Important

Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Attention

La béquille latérale doit être relevée (position de repos horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

*2) S'assurer que le commutateur d'arrêt (1, fig. 32) se trouve sur la position ○ (**RUN**), puis appuyer sur le bouton de démarrage (2).*
Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté.
Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement.
En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps MAX qui varie en fonction de la température du moteur.

F

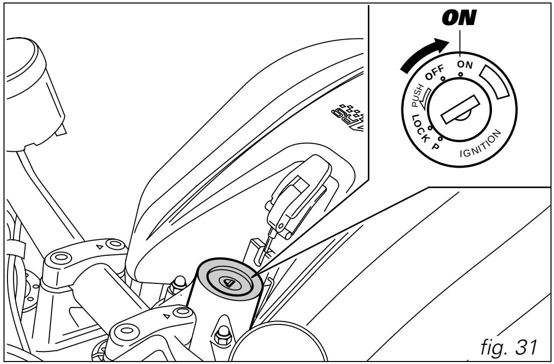


fig. 31

Moteur en marche, le système neutralise l'actionnement du démarreur électrique.
Si le moteur ne démarre pas, il faut attendre au moins 2 secondes avant de ré-appuyer sur le bouton de démarrage (2).
Laisser démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

Important
Si la batterie est à plat, le système neutralise automatiquement l'actionnement du démarreur électrique.

F

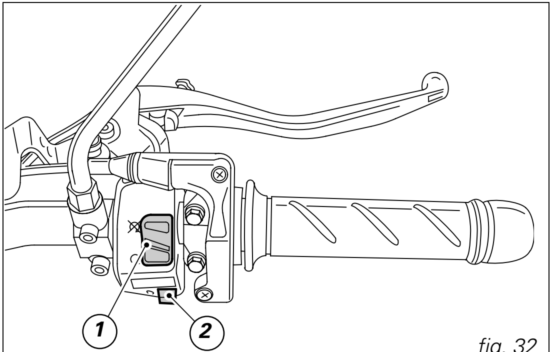


fig. 32

Important

Ne pas faire tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendre que l'huile soit chaude et circule dans tous les points de lubrification.

Remarque

Cette moto est équipée d'un starter automatique (moteur pas à pas), monté sur le groupe papillon.
Ce dispositif permet au moteur de démarrer facilement indépendamment de la température ambiante.

Démarrage et marche du motocycle

1) Débrayer avec le levier de commande.
2) Avec la pointe du pied, appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérer en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
5) Pour engager le second rapport de vitesse, couper les gaz pour diminuer le régime du moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesses et relâcher le levier d'embrayage.

F

Pour rétrograder : relâcher l'accélérateur, débrayer, accélérer un instant le moteur, pour synchroniser les engrenages, rétrograder et relâcher ensuite le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrograder dès que la moto a tendance à ralentir pour éviter de forcer anormalement le moteur et la partie cycle.

Important

Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins.
Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur ne cale brusquement.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage.
Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues en risquant de perdre le contrôle de la moto.
Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite.
En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence.
Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto.
Dans les longues descentes à fortes pentes, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt de la moto *(fig. 33)*
Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la 1ère puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Arrêter le moteur en amenant la clé de contact sur la position ***OFF****.*

Important
Ne pas laisser la clé sur ***ON*** *quand le moteur est éteint pour ne pas risquer d'endommager les composants électriques.*

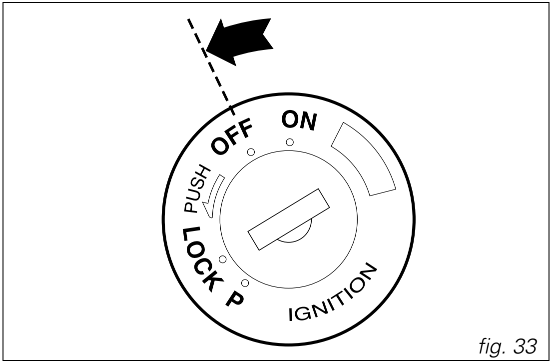


fig. 33

Ravitaillement en carburant *(fig. 34)*
Ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.

Attention
Utiliser un carburant à faible teneur en plomb, avec un nombre d'octanes à l'origine d'au moins 95. Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

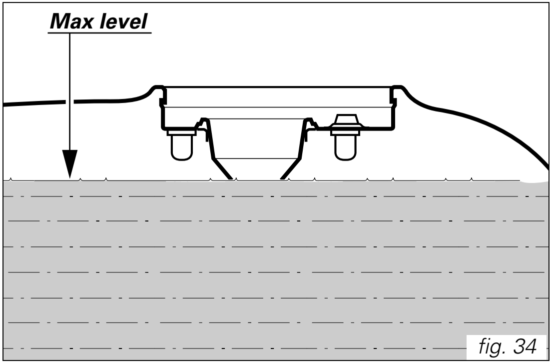


fig. 34

F

Stationnement *(fig. 35)*
Garer la moto sur sa béquille latérale (voir page 28).
*Tourner à fond le guidon vers la gauche puis mettre la clé de contact sur la position **LOCK** pour éviter les vols.*
Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de la moto.
*Si besoin est, on peut laisser le feu de stationnement allumé en tournant la clé sur la position **P**.*

Important
*La clé de contact ne doit pas rester trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie.*
Ne jamais laisser la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.

Attention
Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Attention
L'utilisation de cadenas et verrouillages empêchant la moto de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.), est très dangereuse ; ils pourraient compromettre le fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote et du passager.

F

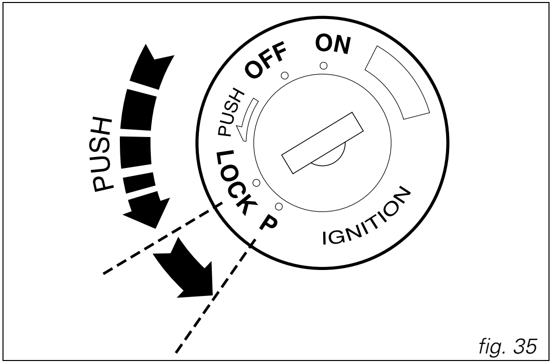


fig. 35

Accessoires fournis
Le compartiment sous la selle contient :
le manuel d'utilisation et d'entretien ;
un câble porte-casque ;
une trousse à outils pour les interventions de routine.

Pour accéder au compartiment, il faut déposer la selle (page 27) et enlever le couvercle de protection (1, fig. 36) en dévissant la vis spéciale avec une pièce de monnaie.

La trousse à outils *(fig. 37)*
contient :
3) clé à bougies ;
4) broche pour clé à bougie ;
5) tournevis double ;
6) un câble pour accrocher le casque.

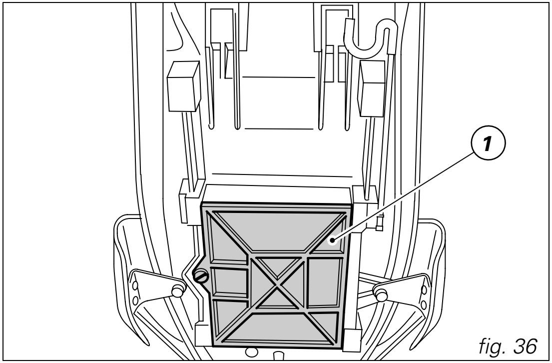


fig. 36

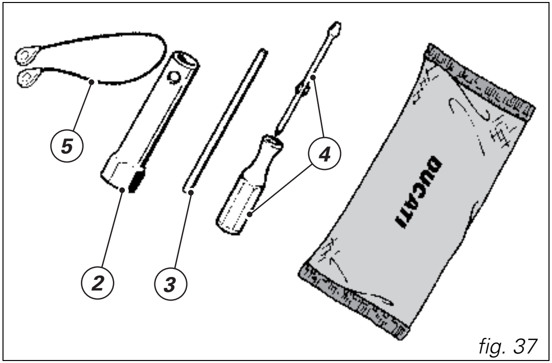


fig. 37

F

Dépose de l'habillage *(fig. 38)*

Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer certains éléments de l'habillage de la moto.

Attention

Veiller à reposer et fixer correctement tous les éléments précédemment déposés, afin d'éviter qu'ils ne se détachent pendant la marche et ne causent une perte de contrôle de la moto.

Dépose de la bulle

Dévisser et déposer les deux vis (1) de fixation au support de phare.

Remarque

Attention à ne pas perdre les écrous de blocage des vis (1) vissés à l'intérieur de la bulle.

Déposer la bulle (2).

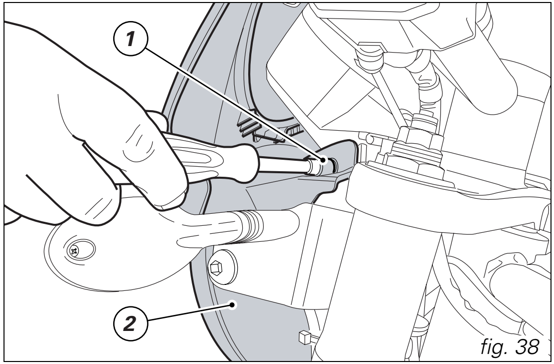


fig. 38

Soulèvement du réservoir de carburant

Attention
Pour éviter les fuites de carburant par le reniflard du bouchon, la quantité de carburant doit être inférieure à 5 litres.

Déposer la selle (page 27) et soulever le crochet (1, fig. 39).
Soulever le réservoir et décrocher la tige (2, fig. 40) de service de son logement sous la selle.
Poser le réservoir sur la tige de service.
Pour la repose, procéder dans le sens inverse de la dépose.

Attention
Avant de rabaisser le réservoir, vérifier que les tubulures sont bien en place et ne risquent pas d'être écrasées.

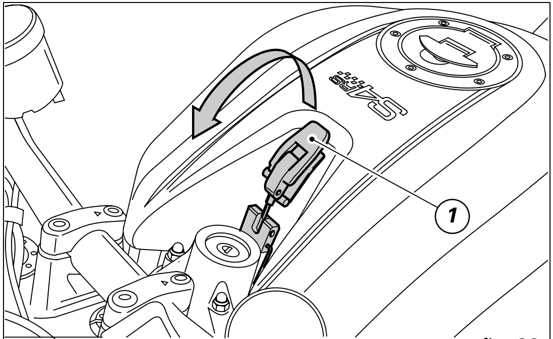


fig. 39

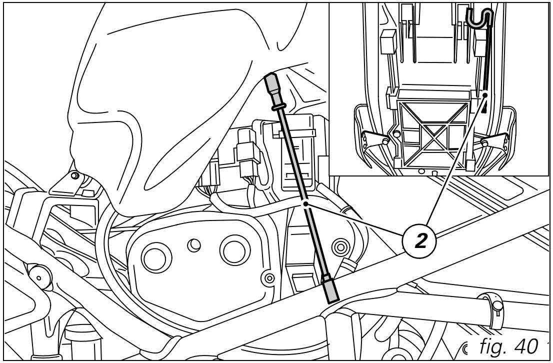


fig. 40

F

Remplacement du filtre à air *(fig. 41)*
Le filtre à air doit être remplacé aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique (se reporter au Carnet de Garantie). Pour accéder au boîtier de filtre, soulever le réservoir de carburant (page 45).
Pour sortir le filtre, décrocher les pattes (1) de fixation du couvercle des deux côtés du boîtier de filtre et ôter le couvercle (2).
Déposer la cartouche de filtre (3, fig. 42) et la remplacer.

Important
Un filtre sale entrave le passage de l'air, en causant une augmentation de la consommation d'essence, une baisse de puissance du moteur et le calaminage des bougies.
Ne pas utiliser la moto sans ce filtre ; les impuretés de l'air ambiant pourraient pénétrer dans le moteur et l'endommager.

Remettre le filtre dans le boîtier (voir la figure) et reposer tous les éléments précédemment déposés.

Important
En cas d'utilisation sur des routes très poussiéreuses ou humides, remplacer le filtre à des intervalles plus rapprochés que ceux indiqués dans le tableau d'entretien périodique (voir le Carnet de garantie).

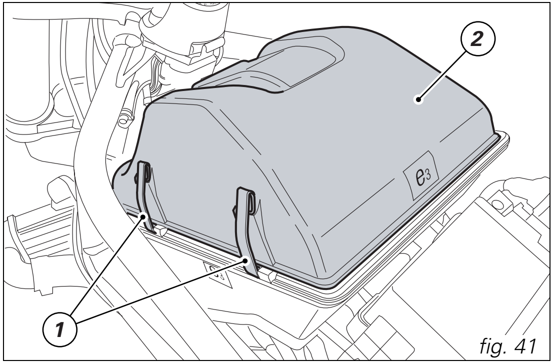


fig. 41

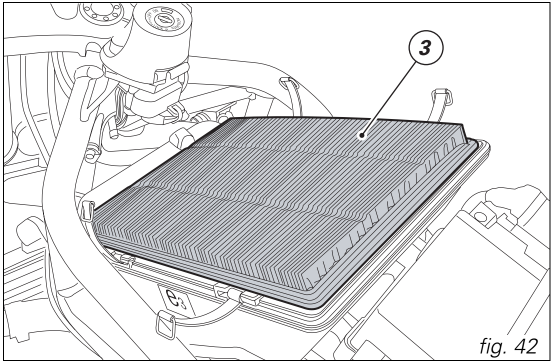


fig. 42

Contrôle du niveau de liquide refroidissement

(fig. 43)
Contrôler le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, sur le côté droit de la moto.
*Il doit se situer entre les repères **MAX** et **MIN** :*
Si le niveau est trop bas, ajouter du liquide de refroidissement.
*Dévisser le bouchon de remplissage (1) et ajouter un mélange d'eau et de liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35÷40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau **MAX**.*

Enlever le bouchon (1).
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de fonctionnement optimales (correspondant à un début de congélation du liquide à -20 °C / -4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,7 dm^3 (litres).

Attention
Cette opération doit être effectuée moteur froid et moto en position verticale sur une surface parfaitement plane.

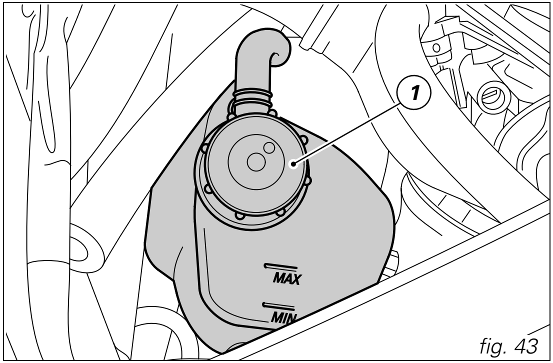


fig. 43

F

Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage

*Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** du réservoir correspondant.*
Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.
Pour l'appoint ou le changement du liquide aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contacter un Concessionnaire ou un Garage Agréé.

Important
Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

F

Système de freinage

Si le jeu au levier ou à la pédale de frein est excessif bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, demander à un Concessionnaire ou Garage Agréé de vérifier et purger le système.

Attention
Le liquide de freins et d'embrayage attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique.
L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures.
Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente.
Vérifier l'étanchéité des joints.

Système d'embrayage

Un jeu excessif au levier de commande et une moto qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse sont être le signe de la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un Concessionnaire ou Garage Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.

Attention
Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : Ne jamais dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

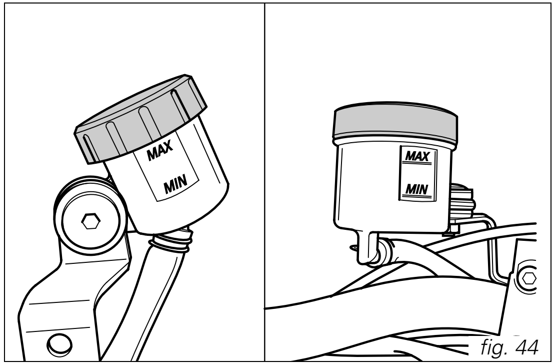


fig. 44

Contrôler l'usure des plaquettes de frein *(fig. 45)*

Frein avant

Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.

Frein arrière

L'épaisseur de la garniture de chaque plaquette doit être d'au moins 1 mm.

Important

Pour le remplacement des plaquettes de frein, s'adresser à un Concessionnaire ou Garage Agréé.

Réglage du câble des gaz

La poignée des gaz dans toutes les positions doit avoir une course à vide sur la périphérie du bord de la poignée, de 2÷4 mm. Pour régler ce jeu, utiliser la vis de réglage (1, fig. 46).

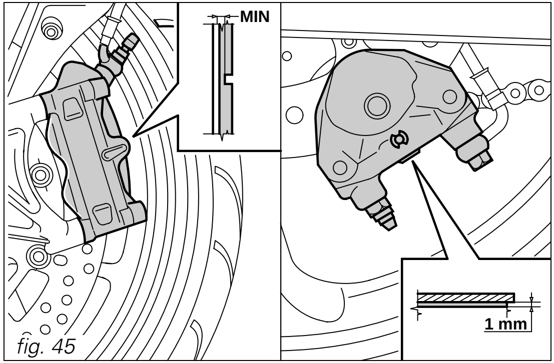


fig. 45

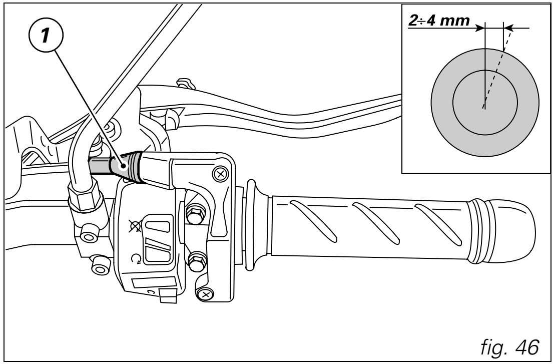


fig. 46

F

Lubrification des articulations *(fig. 47)*
Il est nécessaire de contrôler périodiquement l'état des gaines des câbles de commande des gaz Leur revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulissent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou un Garage Agréé.
Pour éviter ces inconvénients, lubrifier périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

F

Pour la commande des gaz, il est conseillé d'ouvrir la poignée en desserrant les deux vis de fixation (1), puis de graisser l'extrémité du câble et la poulie.

Attention
Refermer ensuite la poignée avec précaution, en insérant le câble dans la poulie.

Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

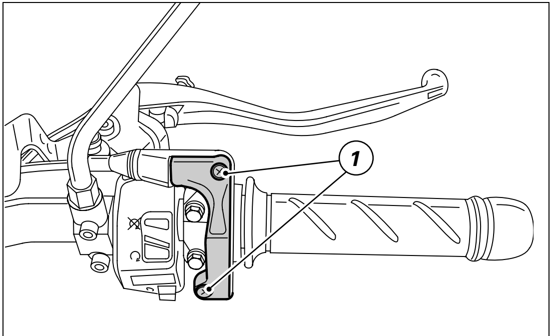


fig. 47

Charge de la batterie *(fig. 48)*
Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer de la moto.
*Débrancher d'abord la borne négative (**-**) noire, puis la borne positive (**+**) rouge.*
Décrocher l'agrafe (1) et déposer la batterie.

Attention
La batterie dégage des gaz explosifs : la tenir loin de sources de chaleur.

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.
*Brancher les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes correspondantes : rouge à la borne positive (**+**), noir à la borne négative (**-**).*

Important
Brancher la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter les étincelles sur les bornes de la batterie, qui pourraient enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.
Toujours brancher en premier la borne positive (rouge).

Attention
Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

Charger la batterie pendant 5÷10 heures à 1 A.

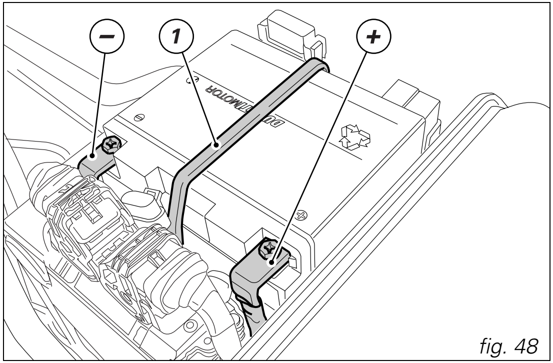


fig. 48

F

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission *(fig. 49)*

Déplacer lentement la moto pour trouver la position dans laquelle le brin supérieur de la chaîne est tendu au maximum. Placer la moto sur la béquille latérale. Pousser la chaîne d'un doigt vers le haut au niveau de la ligne médiane du bras oscillant (voir l'étiquette adhésive). Le brin inférieur de la chaîne doit pouvoir se déplacer d'environ 30÷32 mm. Pour régler la tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou un Garage Agréé.

Attention

Il est fondamental de serrer correctement les vis de blocage du moyeu excentrique pour la sécurité du pilote.

Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est doté de joints toriques pour protéger les éléments coulissants contre les agents extérieurs et pour prolonger l'intervalle de graissage.
Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur. Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant puis graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

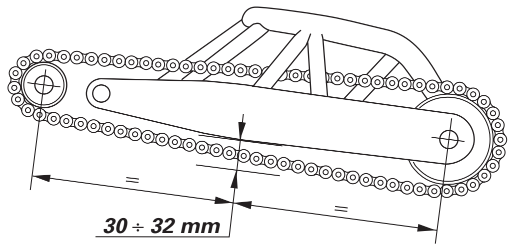


fig. 49

F

Remplacement des ampoules

Avant de remplacer une ampoule grillée, s'assurer que la tension et la puissance de l'ampoule neuve correspondent aux valeurs indiquées dans le paragraphe « Circuit électrique », page 70.

Projecteur avant *(fig. 50)*

Pour faciliter l'entretien dans la zone du projecteur avant, il est conseillé de déposer la bulle comme indiqué au paragraphe « Dépose de la bulle », page 44.
Pour accéder aux ampoules du projecteur, dévisser la vis inférieure (1) de fixation du groupe cadre/parabole au corps de lampe.
Débrancher le connecteur (2, fig. 51) de l'ampoule du projecteur. Libérer l'agrafe (3, fig. 51) de maintien de l'ampoule et sortir l'ampoule.

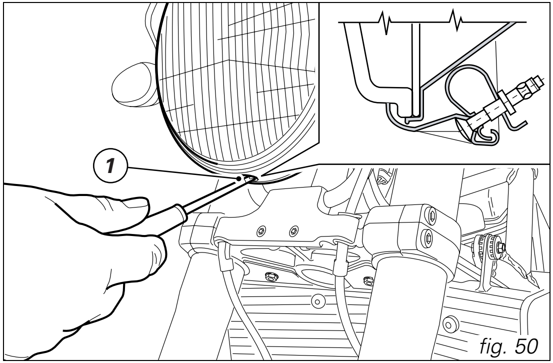


fig. 50

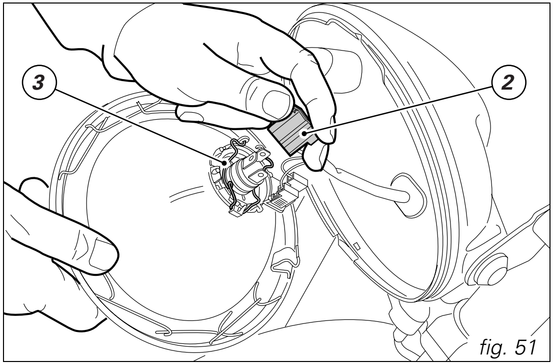


fig. 51

F

Remplacer l’ampoule (4, fig. 52).

Remarque

Ne pas toucher la partie transparente de l’ampoule neuve avec les doigts, car elle noircirait et perdrait de la luminosité.

Enfiler les languettes de la base de l’ampoule dans leurs logements pour obtenir la juste orientation ;
accrocher l’extrémité de l’agrafe (3, fig. 51) aux supports de l’optique. Rebrancher les connecteurs.

Pour remplacer l’ampoule du feu de position, débrancher son connecteur. L'ampoule (5, fig. 53) a une douille à baïonnette. Pour l’extraire, il faut l’enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d’une montre.
Pour introduire l’ampoule neuve, il faut l’enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d’une montre jusqu’à son encliquetage. Rebrancher le connecteur et fixer l’ensemble cadre/parabole.

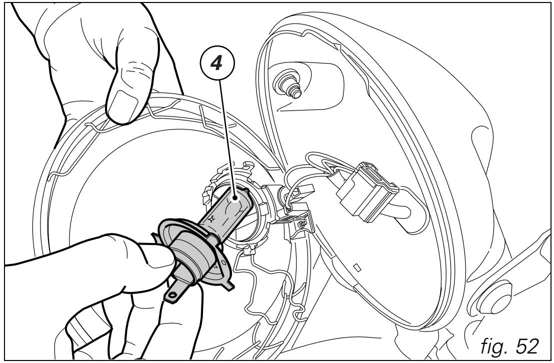


fig. 52

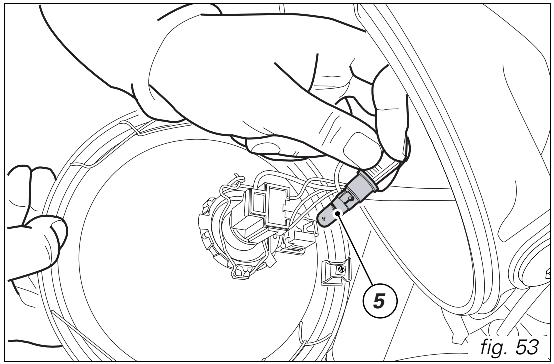


fig. 53

***Clignotants** (fig. 54)*

Desserrer la vis (1) et séparer la coupelle (2) du support du clignotant.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remonter la coupelle en enfilant la dent (A) dans la fissure du support du clignotant.

Revisser la vis (1).

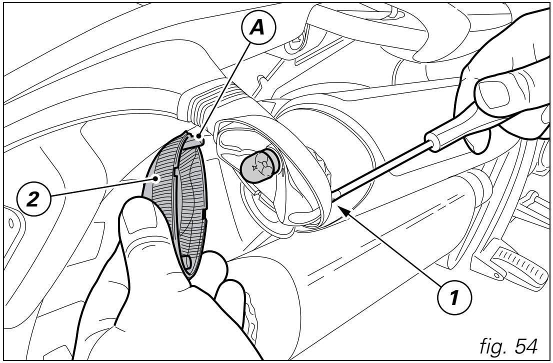


fig. 54

***Feu de stop** (fig. 55)*

Pour remplacer les ampoules des feux de stop et de position, il faut enlever le couvercle transparent (2) en dévissant ses deux vis (1) de fixation. L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remettre le couvercle transparent.

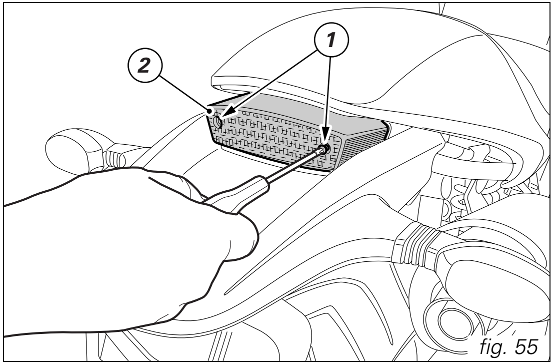


fig. 55

F

Éclairage de la plaque d'immatriculation *(fig. 56)*
Sortir la douille pour accéder à l'ampoule d'éclairage de la plaque d'immatriculation (3) puis ôter l'ampoule et la remplacer.

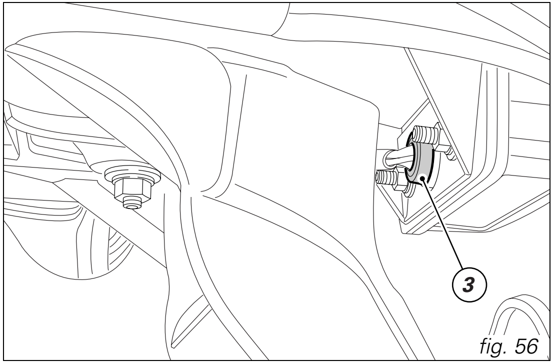


fig. 56

F

Orientation du projecteur *(fig. 57)*
Pour contrôler si le projecteur est bien orienté, mettre la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto. Effectuer de préférence le contrôle dans la pénombre. Allumer le feu de croisement :
la hauteur de la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les 9/10e de la distance entre le sol et le centre du phare.

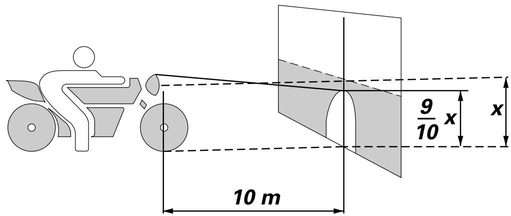


fig. 57

![eye icon] ***Remarque***

La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

La correction de l'orientation verticale du phare peut se faire à l'aide de leurs vis (1, fig. 58) de fixation aux supports latéraux.

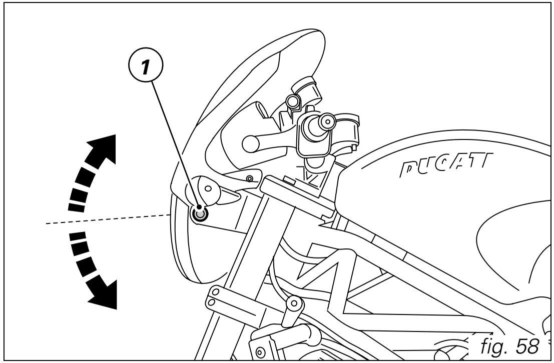


fig. 58

F

Pneus
Pression du pneu avant :
2,1 bar - 2,3 Kg/cm^2
Pression du pneu arrière :
2,2 bar -2,4 Kg/cm^2

La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée à chaque voyage en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important
La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée « à froid ».

F

Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar avant de rouler sur des routes très accidentées.

Réparation ou remplacement des pneus
En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.

Attention
En cas de crevaison, remplacer le pneu.
En cas de remplacement, utiliser des pneus de même marque et type que ceux d'origine.
Veiller à bien visser les capuchons des valves pour éviter que les pneus ne se dégonflent en roulant. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.

Important
Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.

Remarque
Pour le remplacement des pneus, s'adresser à un Concessionnaire ou Garage Agréé qui peut garantir un démontage et remontage approprié des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 59) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale :
elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'ils sont très abîmés.
Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

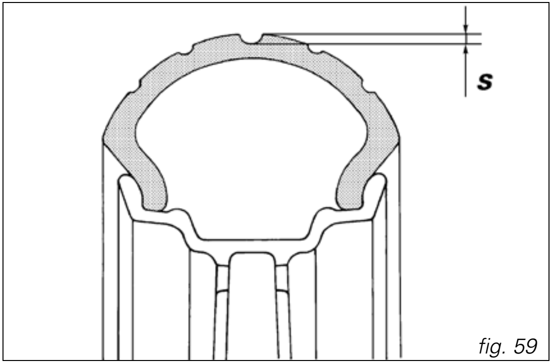


fig. 59

F

Contrôle du niveau d'huile moteur *(fig. 60)*

Le niveau d'huile dans le moteur est visible à travers le regard (1) transparent situé sur la droite du carter d'huile. Contrôler le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid.

Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est bas, faire l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Retirer le bouchon de remplissage (2) et rétablir le niveau. Remettre le bouchon.

Important

Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux fréquences prescrites dans le tableau d'entretien périodique (voir le Carnet de Garantie), s'adresser à un Concessionnaire ou un Garage Agréé.

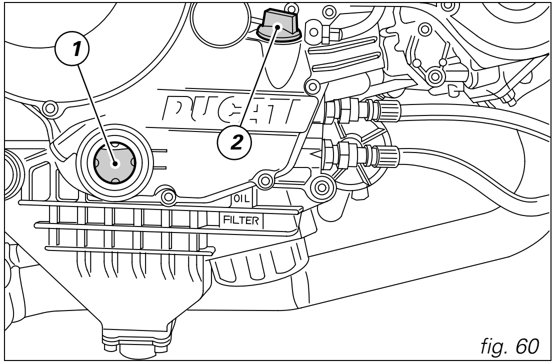
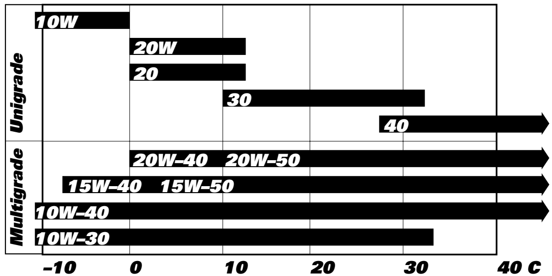


fig. 60

Viscosité

SAE 10W-40

Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.



Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 61)*

Les bougies sont l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement. Cette opération est relativement facile et permet de contrôler l'état de fonctionnement du moteur.

Sortir les bobines des bougies et les extraire de la culasse à l'aide de la clé spéciale fournie.

Contrôler la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale: une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

En présence d'une autre couleur ou de dépôts sombres, remplacer la bougie et expliquer ce qui s'est passé à un Concessionnaire ou un Garage agréé.

Contrôler également l'usure de l'électrode centrale ; si elle est usée ou vitreuse, remplacer la bougie.

Contrôler l'écartement des électrodes, qui doit être de : 0,6÷0,7 mm.

Important

En cas de réglage, faire attention à plier l'électrode latérale. Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyer soigneusement l'électrode avec une brosse métallique et contrôler l'état du joint.

Nettoyer soigneusement le logement sur la culasse et faire attention à ne pas laisser pénétrer d'impuretés ou corps étrangers à l'intérieur de la chambre d'explosion.

Remonter la bougie sur la culasse en la vissant à fond. Serrer au couple de 20 Nm.

Pour serrer sans clé dynamométrique, visser d'abord à la main puis effectuer encore un 1/2 tour à l'aide de la clé fournie.

Important

Utiliser exclusivement des bougies dont le degré thermique et la longueur de filetage sont conformes. La bougie doit être correctement serrée.

F

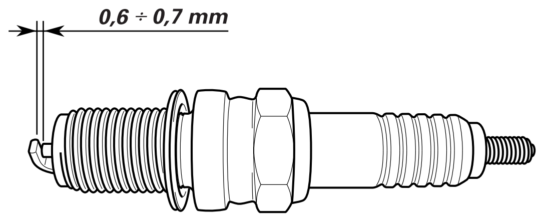


fig. 61

Nettoyage général

Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, laver et sécher périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne pas laver la moto aussitôt après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.
Ne pas diriger de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto. L'utilisation de nettoyeurs haute pression peut causer des grippages ou de graves dommages aux fourches, arbres de roue, circuits électriques, joints spi de la fourche, prises d'air et silencieux en compromettant gravement la sécurité et la stabilité de la moto.

Si des parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, les nettoyer à l'aide d'un produit dégraissant en évitant qu'il n'entre en contact avec les organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincer la moto à l'eau tiède et essuyer toutes les surfaces avec une peau de chamois.

Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyer les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :
nettoyage général ;
vider le réservoir de carburant ;
introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et faire tourner à la main le moteur de quelques tours pour répartir une couche de protection sur les parois internes ;
utiliser la béquille de service pour soutenir la moto ;
débrancher et déposer la batterie. Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôler et éventuellement recharger la batterie.
Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée.
La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations de chaque pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Dimensions *(mm) (fig. 62)*

Poids

Poids

À sec :

177 kg.

À pleine charge :

390 kg.

Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait altérer la maniabilité et le rendement de la moto et être la cause d'accidents dus à une perte de contrôle du véhicule.

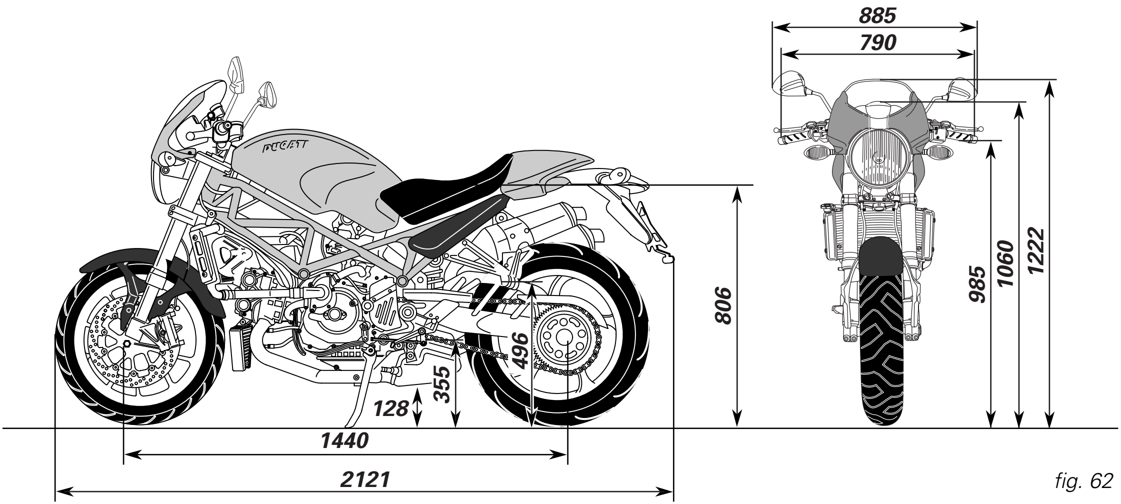


fig. 62

Ravitaillements	**Type**	**dm^3 (litres)**
Réservoir d'essence, avec réserve de 3,5 dm^3 (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95*	*15*
Circuit de graissage	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,4*
Circuit de freins AV/AR et embrayage	*SHELL Advance Brake DOT 4*	—
Protection pour contacts électriques	*SHELL Advance Contact Cleaner*	—
Fourche avant	*SHELL Advance Fork 7.5 ou Donax TA*	*0,492 (par tube)*
Circuit de refroidissement	*Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou GLYCO SHELL 35÷40 % + eau*	*2,7*

Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur
Bicylindre à quatre temps en “L” longitudinal de 90°.
Alésage mm :
100.
Course mm :
63,5.
Cylindrée totale cm^3 :
998.
Taux de compression :
11,4±0,5:1.
Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) :
88,8 kW - 119 ch à 9 250 tours/min.
Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :
96,9 Nm (9,9 Kgm) à 7 500 tours/min.

F

Distribution
***Desmodromique**, à quatre soupapes par cylindre commandées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par 2 ACT. Elle est commandée par le vilebrequin par l’intermédiaire d’engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.*

***Schéma de distribution desmodromique** (fig. 63)*
1) *Culbuteur d’ouverture (ou supérieur)*
2) *Pastille de réglage du culbuteur supérieur*
3) *Pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur)*
4) *Ressort de rappel du culbuteur inférieur*
5) *Culbuteur de fermeture (ou inférieur)*
6) *Arbre à cames*
7) *Soupape*

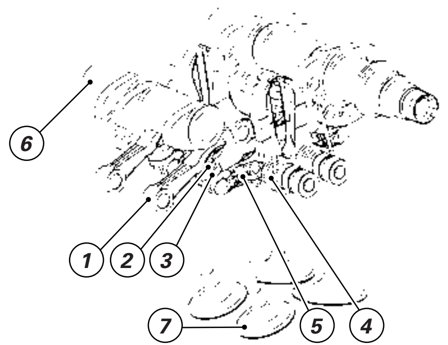


fig. 63

Performances
La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Important
Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.

Bougies d'allumage
Marque : CHAMPION
Type : RA 4 HC

.

Alimentation
Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre du corps de papillon :
50 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Trous par injecteur : 1
Alimentation essence : 95-98 RON.

Freins

Avant
Type :
à disque perforé en acier.
n° 2 disques.
Piste de freinage :
acier.
Cloche :
aluminium.
Diamètre du disque : 320 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Surface de freinage, cm^2: 52,52.
Étriers de frein à fixation radiale.
Marque et type : BREMBO P4.34B.
Garniture : Toshciba TT2172.
Type de maître cylindre : PR18/19.

Arrière
Type :
à disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque : 245 mm.
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Surface de freinage : 25 cm^2.
Étrier de frein : Ø cylindre 32 mm.
Marque et type : BREMBO P32F.
Garniture : FERIT I/D 450 FF.
Type de maître cylindre : PS 11B.

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante.

Transmission

Embrayage :
multidisque à sec ;
commande par levier sur le côté gauche du guidon.
Transmission primaire par pignons à denture droite.
Rapport de boîte :
32/59.
Boîte de vitesses :
6 rapports ;
avec engrenages en prise constante, pédale de sélecteur à gauche.

F

Rapport pignon/couronne :
15/43.
Rapport totaux :
1ère 15/37.
2ème 17/30.
3ème 20/27.
4ème 22/24.
5ème 24/23.
6ème 28/24.

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.
Marque : DID
Type : 525 HV
Dimensions : 5/8 x 5/16"
N.bre de maillons : 106.

Important
Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.
Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à disposition pour tout besoin d'adaptation de la moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour indiquer des rapports autres que ceux standard. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention
Pour remplacer la couronne arrière, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et celle du passager ou causer des dommages irréversibles à votre moto.

Cadre

Treillis tubulaire en tubes d'acier haute résistance.
Angle de braquage (par côté) : 27°
Chasse, mm : 96
Angle de chasse : 24°.

Roues
Jantes en alliage léger à cinq branches en « Y ».

Avant
Dimensions : MT3.50x17".

Arrière
Dimensions : MT5.50x17".
Les deux roues sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, type « tubeless ».
Dimensions : 120/70-ZR17.

Arrière
Radial, type « tubeless ».
Dimensions : 180/55-ZR17.

Suspensions

Avant
À fourche hydraulique inversée.
Fourche hydraulique inversée dotée d’un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.
Diamètre des tubes porteurs :
43.
Débattement sur l’axe des tubes de fourche :
130 mm.

Arrière
À commande progressive obtenue par interposition d’un balancier entre le cadre et l’articulation supérieure de l’amortisseur. L’amortisseur est réglable en détente, compression et en précontrainte du ressort. Sa partie inférieure pivote sur un bras oscillant en aluminium.
Le bras oscillant tourne autour de l’articulation qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement de l’amortisseur :
65 mm.
Excursion de la roue arrière :
148 mm.

Remarque
Ne jamais modifier une quelconque des caractéristiques prises en compte pour l’homologation de la moto.

Système d'échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.
Version U.S.A. : sans catalyseur.

Coloris disponibles

Rouge *code PPG 473101, transparent code PPG 228880, avec bande blanche.*
Cadre rouge et roues noires.

Noir *code PPG 248514, transparent code PPG 228880, avec bande grise.*
Cadre noir opaque et roues noires.

Perle *code PPG*0040, fond code PPG 490019, transparent code PPG 228880, avec bande rouge.*
Cadre rouge et roues blanches.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :
Phare avant *:*
ampoule type : ***H4 (12 V-55/60 W)****.*
feu de position *:*
ampoule type : ***T4W (12 V-4 W)****.*
Commandes électriques sur les demi-guidons *:*
Clignotants *:*
ampoule type : ***R10W (12 V-10 W)****.*
Avertisseur sonore*.*
Contacteurs de feux de stop*.*
Batterie, 12 V-10 Ah*.*
Alternateur 12 V-520 W*.*
Régulateur électronique*, protégé par un fusible de* ***40 A*** *placé à côté de la batterie.*
Démarreur électrique Denso, 12 V-0,7 k W*.*
Feu arrière et signalisation d'arrêt *:*
ampoule type : ***P21/5W (12 V-5/21 W)****.*
Éclairage de la plaque d'immatriculation :
ampoule type : ***W5W (12 V-5 W)****.*

Remarque

Pour le remplacement des ampoules, se reporter au paragraphe « Remplacement des ampoules » page 53.

Fusibles

La boîte à fusibles se trouve sous le réservoir d'essence. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1, fig. 64) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Le fusible à côté de la batterie protège le régulateur électronique.
Pour avoir accès au fusible, enlever le capuchon de protection (2, fig. 64).

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament de conduction intérieur (3, fig. 65).

Important

*Pour éviter les courts-circuits, remplacer le fusible après avoir amené la clé de contact sur la position **OFF**.*

Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

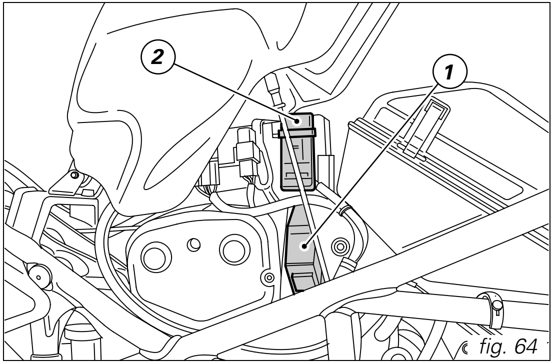


fig. 64

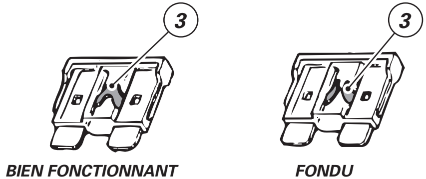


fig. 65

F

F

Légende du schéma du circuit électrique /injection

1) Comodo droit.
2) Antenne du transponder.
3) Contacteur à clé.
4) Relais des ventilateurs.
5) Relais principal.
6) Boîte à fusibles.
7) Ventilateur gauche.
8) Ventilateur droit.
9) Démarreur.
10) Télérupteur de démarrage.
11) Diode « anti-rebondissement ».
12) Batterie.
13) Fusible Master.
14) Régulateur.
15) Alternateur.
16) Clignotant arrière droit.
17) Feu arrière.
18) Éclairage de la plaque d'immatriculation.
19) Clignotant arrière gauche.
20) Réservoir d'essence.
21) Relais injection.
22) Connecteur pour autodiagnostic.
23) Capteur de vitesse.
24) Contacteur de la béquille latérale.
25) Sonde lambda.
26) Bobine du cylindre horizontal.
27) Bobine du cylindre vertical.
28) Bougie du cylindre horizontal.
29) Bougie du cylindre vertical.
30) Injecteur du cylindre horizontal.
31) Injecteur du cylindre vertical.
32) Potentiomètre du papillon.
33) Capteur de régime/phase.
34) Sonde de température de l'eau (centrale).
35) Moteur pas à pas.
36) Centrale 5AM.
37) Contacteur de point mort.
38) Contacteur de pression d'huile.
39) Contacteur du feu de stop arrière.
40) Contacteur du feu de stop avant.
41) Contacteur d'embrayage.
42) Comodo gauche.
43) Sonde de température de l'eau (instrument).
44) Capteur de température/pression de l'air.
45) Instrumentation (tableau de bord).
46) Clignotant avant gauche.
47) Avertisseur sonore.
48) Projecteur.
49) Clignotant avant droit.

Légende des couleurs des fils

B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu ciel*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*
Gr *Gris*

Légende de la boîte à fusibles *(5)*

Pos.	*Utilisateurs*	*Val.*
1	*N.C*	
2	*KEY-ON CENTRALE, TABLEAU DE BORD, TÉLÉRUPTEUR LAMBDA ET STOP*	*10 A*
3	*FEU DE POSITION, FEUX DE ROUTE ET DE CROISEMENT*	*15 A*
4	*APPEL DE PHARE, AVERTISSEUR SONORE ET FEU DE STOP*	*15 A*
5	*INJECTION (POMPE, INJECTEUR, BOBINE)*	*20 A*
6	*CENTRALE ÉLECTRONIQUE CONTRÔLE DU MOTEUR*	*5 A*
7	*TABLEAU DE BORD*	*5 A*

Remarque

Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

F

AIDE-MÉMOIRE POUR L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

Km	Nom Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F

Bedienungs- und Wartungsanleitung

DUCATI MONSTER S4Rs

D

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle Ducatisti und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Viel Vergnügen!

Hinweis
Die Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen vornehmen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

D

Achtung
Diese Betriebsanleitung ist Bestandteil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

D

D

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung jeglicher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.
Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Die Garantie erlischt jedoch, wenn die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, können Ihnen während der Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und es Ihnen ermöglichen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.
In dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind:

Achtung
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.

Wichtig
Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweis
Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

*Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt

Achtung

Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen.
Fahrer und Beifahrer müssen ***immer*** *eine geeignete Bekleidung und einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.
Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Straßenbelags vorbereitet zu sein, muss der Fahrer den Lenker ***immer*** *fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer* ***immer*** *mit beiden Händen an den Haltegriffen am Rahmen unter der Sitzbank festhalten muss.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
Immer die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten und ***niemals*** *die den Sicht-, Fahrbahn- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit überschreiten.*
Abbiegevorgänge und Fahrbahnwechsel ***immer*** *und rechtzeitig durch Betätigen der jeweiligen Blinker anzeigen.*
Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht geben.
Beim Tanken den Motor ***stets*** *abstellen und darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich.
Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
Immer *den Zündschlüssel abziehen, wenn das Motorrad unbewacht stehen gelassen wird.*
Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden. Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.
Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Information zur Zuladung

Das zulässige Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads darf mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör:
390 kg nicht überschreiten.

Schweres Gepäck oder Zubehör so tief und zentral wie möglich am Motorrad befestigen.
Das Gepäck gut am Motorrad verzurren: nicht richtig befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.
Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen Sie, ob die Reifen den auf Seite 58 angegebenen Druck aufweisen und sich in gutem Zustand befinden.

Fahrzeugidentifizierung

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen, eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.
Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

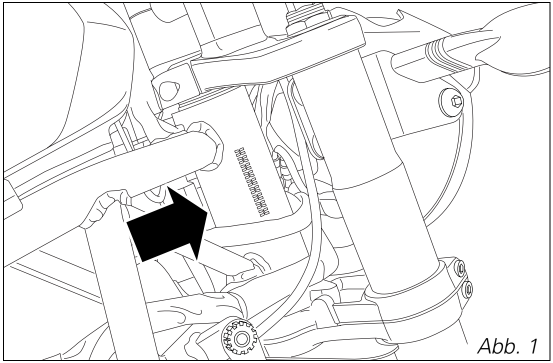


Abb. 1

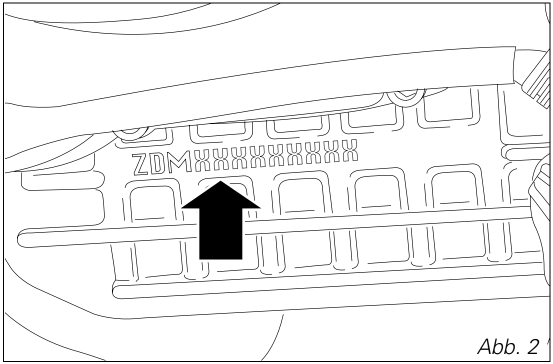


Abb. 2

D

BEDIENELEMENTE

Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads

(Abb. 3)

1) Cockpit
2) Zündschalter und Lenkerschloss
3) Linke Schaltereinheit
4) Kupplungshebel
5) Rechte Schaltereinheit
6) Gasdrehgriff
7) Vorderradbremshebel
8) Schaltpedal
9) Hinterradbremspedal

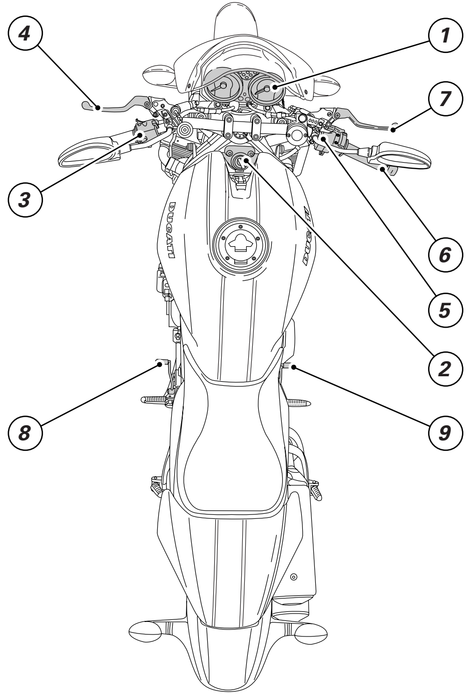


Abb. 3

D

Cockpit *(Abb. 4)*

1) ***Fernlichtanzeige (blau)***.
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

2) ***Blinkeranzeige ⇦⇨ (grün)***.
Ihr Aufblinken zeigt an, dass ein Blinker eingeschaltet ist.

3) ***Reserveanzeige (gelb)***.
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank in Reserve ist und noch ca. 3,5 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

4) ***Leerlaufanzeige N (grün)***.
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

5) ***Öldruckanzeige (rot)***.
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf ***ON*** *gestellt wird, muss einige Sekunden nach dem Anlassen jedoch wieder erlöschen.*
Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.

Wichtig
Bei eingeschalteter Kontrollleuchte nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

6) ***Ockerfarbene Leuchte***
Leuchtet auf, wenn das Motorrad geparkt und die Wegfahrsperre aktiviert ist und dient außerdem als Diagnoseanzeige für die Wegfahrsperre.

Hinweis
Nach Einschaltung der Wegfahrsperre blinkt die Leuchte 24 Stunden lang und erlischt daraufhin. Die Wegfahrsperre bleibt aber auf jeden Fall aktiviert.

7) ***EOBD-Leuchte (ocker)***.
Ihr Aufleuchten zeigt die Motorsperre an. Erlischt nach einigen Sekunden (normalerweise ca. 1,8 - 2 Sekunden).

8) ***Tachometer*** *(km/h).*
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.

a) ***LCD (1):***

- ***Kilometerzähler*** *(km).*
  Zeigt die gesamte Kilometerleistung an.
- ***Tageskilometerzähler*** *(km).*
  Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.

9) ***Drehzahlmesser*** *(U/min).*
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

b) ***LCD (2):***

- ***Uhr***
- ***Öltemperatur***

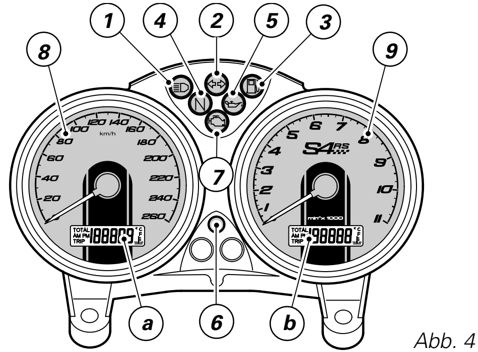


Abb. 4

D

Funktionen der LCD Einheiten

*Beim Einschalten (Zündschlüssel von **OFF** auf **ON**) führt das Cockpit einen **Check** an allen Instrumenten (Zeiger, Display, Kontrollleuchten), siehe (Abb. 5 und Abb. 6) durch.*

Funktionen der LCD Einheit (1)

*Durch Drücken der Taste (B, Abb. 6) wird bei auf **ON** stehendem Zündschlüssel abwechselnd der Stand des Tageskilometerzählers und des Kilometerzählers angezeigt.*

Rückstellung des Tageskilometerzählers

*Durch mindestens 2 Sekunden langes Drücken der Taste (B, Abb. 6) in der Funktion **TRIP** (Tageskilometerzähler) wird das Display (LCD 1) zurückgesetzt.*

Funktionen der LCD Einheit (2)

*Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6) werden bei auf **ON** stehendem Zündschlüssel abwechselnd die Uhr und die Wassertemperatur angezeigt.*

D

Uhreinstellung

*Die Taste (B, Abb. 6) mindestens 2 Sekunden lang drücken. Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6) die Angabe **AM/PM** auswählen. Mit Taste (B) nun zur Einstellung der Stunden übergehen. Durch wiederholtes Drücken der Taste (A) wird die Stundenanzeige geändert. Mit Taste (B, Abb. 6) nun zur Einstellung der Minuten übergehen.*
Mit Taste (A) die Minuten einstellen; wird die Taste länger als 5 Sekunden gedrückt, läuft die Zählung schneller.
Mit Taste (B) nun den Einstellmodus beenden.

OFF

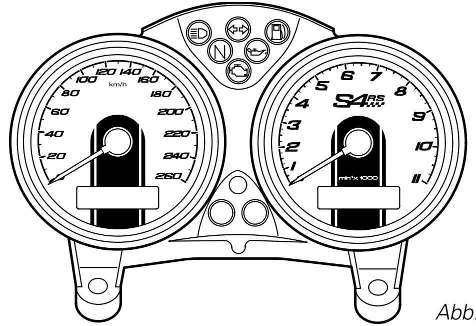


Abb. 5

CHECK

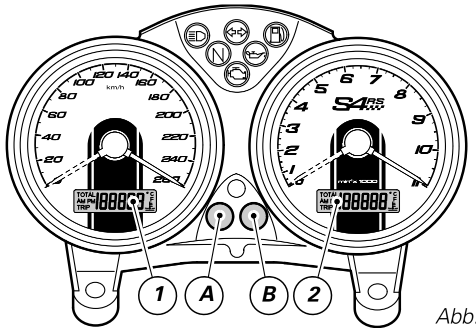


Abb. 6

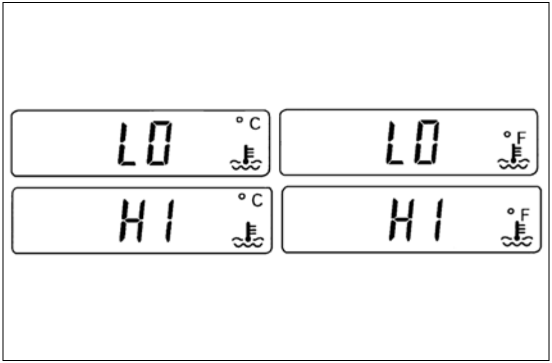
Funktion Wassertemperatur
*Sinkt die Wassertemperatur unter 40 °C /104 °F, zeigt das Display die Angabe „**LO**“, bei einer Temperatur über 120 °C/248 °F dagegen „**HI**“.*

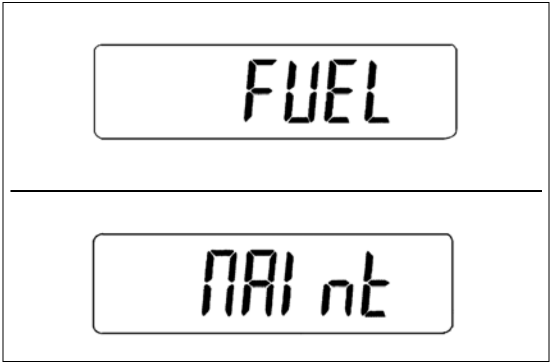
Funktion Kraftstoffanzeige
*Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird am Display „**FUEL**“ angezeigt.*

Funktion Inspektionsanzeige
*Nach den ersten 1000 km (621 Meilen) und daraufhin alle 10.000 km (6210 Meilen) wird bei jedem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** am Display 5 Sekunden lang die Angabe „**MAInt**“ angezeigt, die auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hinweist.*

Funktion Hintergrundbeleuchtung
*Durch wiederholtes Drücken der Taste (B, Abb. 6) innerhalb von 5 Sekunden nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** kann die Cockpithelligkeit eingestellt werden.*

⚠ **Achtung**
Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen nur bei stehendem Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren.





D

Wegfahrsperre

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
Im Griff jeden Schlüssels befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel *(Abb. 7)*

Folgende Schlüssel werden mit dem Motorrad ausgehändigt:

- *1 Schlüssel A (ROT)*
- *2 Schlüssel B (SCHWARZ).*

D

Achtung

Der rote Schlüssel A ist für seine Aufbewahrung in perfektem Zustand mit einer Gummikappe ausgestattet, damit er nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt kommt. Die Schutzkappe nur im Bedarfsfall abnehmen.

Bei den beiden Schlüsseln B handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:

- *zum Motorstart*
- *zum Öffnen des Kraftstofftanks*
- *zum Öffnen des Sitzbankschlosses.*

Der Schlüssel A hat die gleichen Funktionen wie die Schlüssel B und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren anderer schwarzer Schlüssel.

Hinweis

Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben ist.

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den Schlüssel A an einem sicheren Ort aufbewahren.
Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für das Starten des Motorrads zu verwenden.

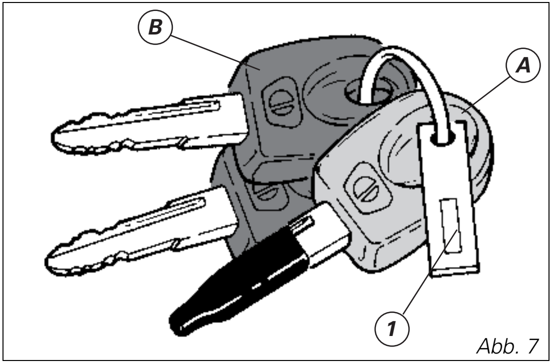


Abb. 7

Code Card

*Gemeinsam mit den Schlüsseln wird eine CODE CARD (Abb. 8) ausgehändigt, auf der folgende Informationen stehen: der elektronische Code (A, Abb. 9), der im Fall einer Motorsperre bzw. einer mangelnden Zündung nach einem **Key-ON** zu verwenden ist.*

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Das Mitführen des elektronischen und auf der CODE CARD angegebenen Codes ist jedoch ratsam, falls eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens mit Betätigung des Gasdrehgriffs erforderlich werden sollte.

*Das folgende Verfahren gibt dem Anwender die Möglichkeit, im Fall von Störungen an der Wegfahrsperre die Funktion der „Motorsperre“, die durch das Aufleuchten der ockerfarbenen Kontrollleuchte **EOBD** (7, Abb. 4) angezeigt wird, aufzuheben.*

Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (eletronic code) durchgeführt werden.

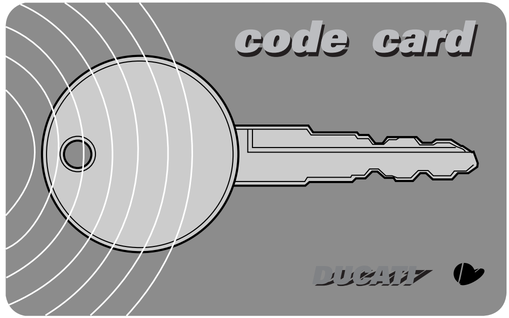


Abb. 8

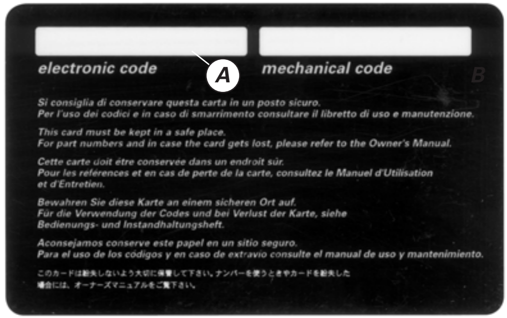


Abb. 9

D

Freigabe der Wegfahrsperre über den Gasdrehgriff

1) Den Zündschlüssel auf ON stellen, dann den Gasgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten. Die EOBD Kontrollleuchte (7, Abb. 4) erlischt nach einer festgelegten Zeit von 8 Sekunden.

2) Nach Erlöschen der EOBD-Kontrollleuchte den Gasdrehgriff sofort loslassen.

3) Die EOBD-Kontrollleuchte beginnt zu blinken. Nun den elektronischen Freigabe-Code eingeben, der auf der dem Kunden bei der Auslieferung des Motorrads durch den Händler ausgehändigten CODE CARD steht.

4) So viele Blinkimpulse der EOBD-Kontrollleuchte mitzählen, wie sie der ersten Ziffer des Geheimcodes entsprechen.

Den Gasdrehgriff 2 Sekunden ganz aufdrehen und wieder loslassen. Auf diese Weise wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt, die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang auf. Das Verfahren bis zur Eingabe der letzten Ziffer wiederholen.

Sollte man bei der Eingabe der nächsten Codeziffer mittels Gasdrehgriff nicht in dieser Weise verfahren, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann bleibt sie erleuchtet und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.

5) Nach dem Loslassen des Gasgriffs blinkt bei Eingabe des korrekten Codes die EOBD-Kontrollleuchte auf und zeigt dadurch das Aufheben der Motorsperre an.

Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück.

6) Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, bleibt die EOBD-Kontrollleuchte erleuchtet. Das Eingabeverfahren kann dann durch Umstellen des Zündschlüssels auf OFF ab Punkt 1 so oft wie erforderlich wiederholt werden.

Hinweis

Wird der Gasdrehgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte auf, worauf der Zündschlüssel wieder auf OFF gedreht und die Sequenz ab Punkt (1) wiederholt werden muss.

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. Drehen des Schlüssels von OFF auf ON hin können sich folgende Situationen ergeben:

1) Wird der Code erkannt, blinkt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) am Cockpit kurz auf. Das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperre auf. Durch Drücken des STARTKNOPFS (2, Abb. 12) kann der Motor gestartet werden.

2) Erlischt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) bwz. die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) nicht, bedeutet dies, dass der Code nicht erkannt wurde. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF zu bringen und ihn darauf wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollte man es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI-Kundendienst in Verbindung.

3) Blinkt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Fehlfunktion der Wegfahrsperre zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasdrehgriff). Wird der Zündschlüssel auf OFF, dann wieder auf ON gedreht, müsste die Kontrollleuchte der Wegfahrsperre wieder normal aufleuchten (siehe Punkt 1).

Achtung

Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen.

Der DUCATI-Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel).

Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Zündschalter und Lenkerschloss *(Abb. 10)*
Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

A) ***ON****: Beleuchtung und Motor eingeschaltet*
B) ***OFF****: Beleuchtung und Motor ausgeschaltet*
C) ***LOCK****: Lenkschloss blockiert*
D) ***P****: Standlicht und Lenkschloss.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

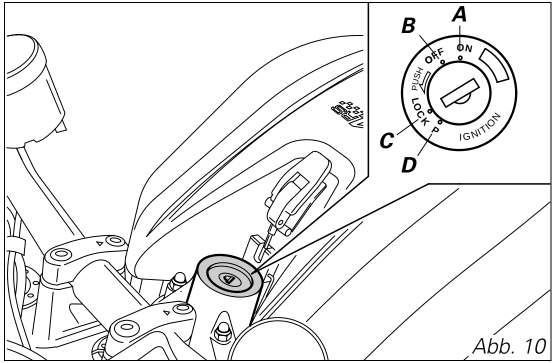


Abb. 10

D

Linke Schaltereinheit *(Abb. 11)*

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:
Position ≣D = Abblendlicht eingeschaltet
Position ≣D = Fernlicht eingeschaltet.

2) Schalter ⇦⇨ = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet
Position ⇦ = links abbiegen
Position ⇨ = rechts abbiegen.
Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Drucktaste = Hupe

4) Drucktaste ≣D = Lichthupe

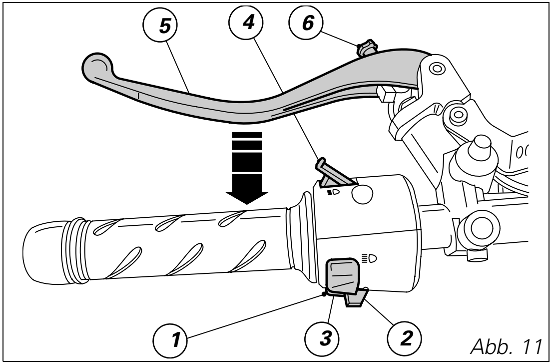


Abb. 11

Kupplungshebel *(Abb. 11)*

Dieser Hebel (5) dient dem Auskuppeln. Er ist mit einem Rändelknopf (6) versehen, mit dem die Distanz zwischen Hebel und Griff am Lenker eingestellt werden kann.
Der Rändelknopf (6) hat 10 Rastungen zum Verstellen des Hebels. Durch Drehen im Uhrzeigersinn erhöht sich der Abstand zwischen Hebel und Griff. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.
Durch Betätigung des Kupplungshebels (5) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

Achtung

Die Einstellung des Kupplungs- und Bremshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig

Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.

Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

D

Rechte Schaltereinheit *(Abb. 12)*

*1) Schalter **MOTORSTOP**, zwei Positionen:*
*Position ○ (**RUN**) = Motorbetrieb*
*Position ⊗ (**OFF**) = Motorstopp.*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Motorstopp muss der Schalter in die Position ○ zurückgestellt werden, um das Motorrad starten zu können.

Wichtig
*Wenn der Motor nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Stopschalters (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf **ON** gelassen wird, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

2) Drucktaste ⚡ = Motorstart.

Gasdrehgriff *(Abb. 12)*
Mit dem Gasdrehgriff (3) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

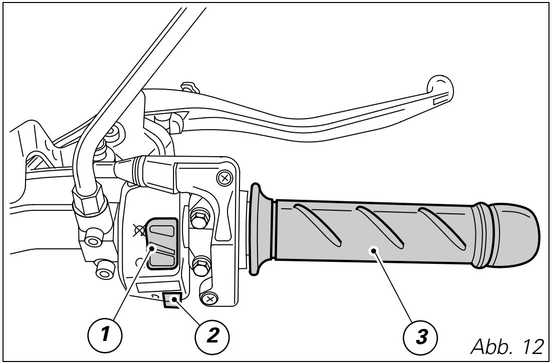


Abb. 12

D

Vorderradbremshebel *(Abb. 13)*

Durch Ziehen des Hebels (4) zum Gasdrehgriff hin wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.

Der Bremshebel ist mit einem Rändelknopf (5) versehen, mit dem die Distanz zwischen Hebel und Griff am Lenkerstummel eingestellt werden kann.

Der Rändelknopf (5) hat 10 Rastungen zum Verstellen des Hebels. Durch Drehen im Uhrzeigersinn erhöht sich der Abstand zwischen Hebel und Griff. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

Achtung

Vor dem Verwenden dieser Bedienelemente die Anleitungen auf Seite 40 lesen.

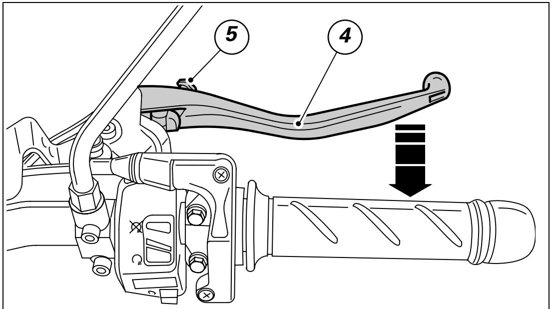


Abb. 13

D

Hinterradbremspedal *(Abb. 14)*
Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

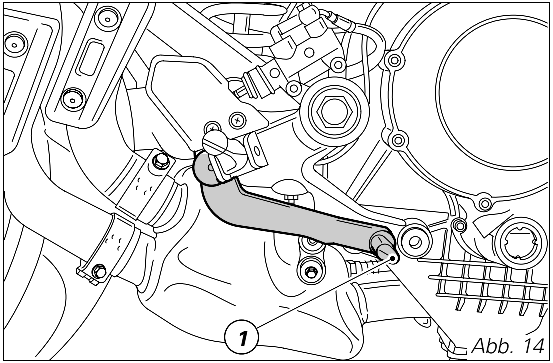


Abb. 14

D

Schalthebel *(Abb. 15)*
*Der Schalthebel hat eine mittlere Ruheposition **N**, in die er automatisch wieder zurückkehrt, und lässt zwei Bewegungen zu:*
nach unten = zum Einlegen des 1. Gangs und zum Herunterschalten in einen niedrigeren Gang.
*Damit erlischt die Kontrollleuchte **N** am Cockpit*
nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.
Jeder Betätigung des Hebels entspricht das Schalten in den jeweils nächsten Gang.

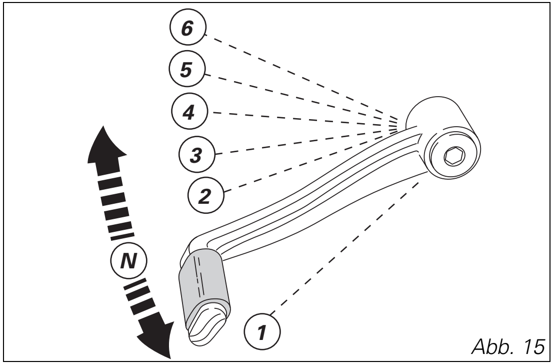


Abb. 15

Einstellung der Schaltpedalposition *(Abb. 16)*
Um die Motorradergonomie individuell auf jeden Fahrer abzustimmen, kann die Position des Schaltpedals zur Fußraste eingestellt werden.
Die Position des Schalthebels kann folgendermaßen geändert werden:
Die Schaltstange (1) am Schlüsselansatz (2) blockieren, dann die Kontermuttern (3) und (4) lockern.

Hinweis
Die Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

Die Schaltstange (1) drehen und dabei den Schalthebel in die gewünschte Position bringen.
Beide Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

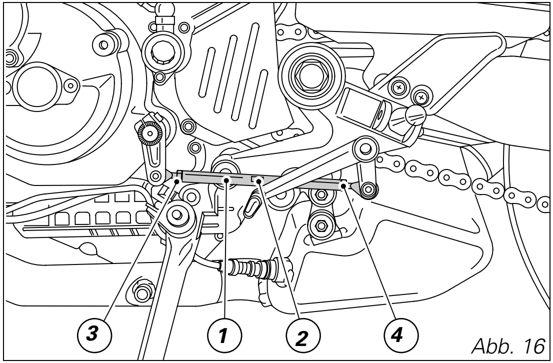


Abb. 16

D

Einstellung der Bremspedalposition *(Abb. 17)*
Um die Motorradergonomie individuell auf jeden Fahrer abzustimmen, kann die Position des Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden.
Die Position des Hinterradbremspedals kann folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (5) lösen.
Die Einstellschraube (6) des Pedalhubs solange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.
Die Kontermutter (5) festziehen.
Durch Betätigen des Pedals mit der Hand kontrollieren, ob dieses ein Spiel von ungefähr 1,5÷2 mm aufweist, bevor die Bremse anspricht.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (7) am Zylinderstab lockern.
Um das Spiel zu erhöhen, den Stab (8) an der Gabel (9) einschrauben, zum Vermindern herausdrehen.
Die Kontermutter (7) anziehen, dann das Spiel erneut kontrollieren.

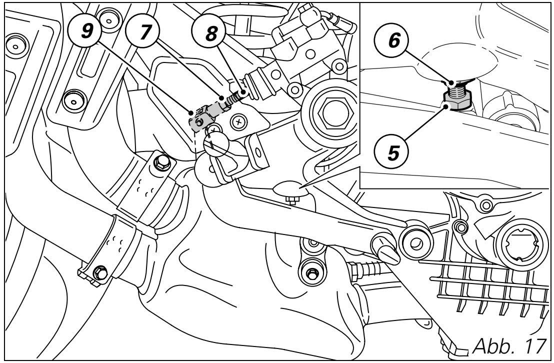


Abb. 17

D

HAUPTBESTANDTEILE UND -VORRICHTUNGEN

Anordnung am Motorrad *(Abb. 18)*

1) Kraftstofftankdeckel
2) Sitzbankschloss
3) Stift f. Kabel zur Helmbefestigung
4) Haltegriff für Beifahrer
5) Seitenständer
6) Rückspiegel
7) Einstellvorrichtungen für das Federbein
8) Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel
9) Tankstützstab
10) Sitzbankdeckel
11) Verankerungshebel für Kraftstofftank
12) Katalysator

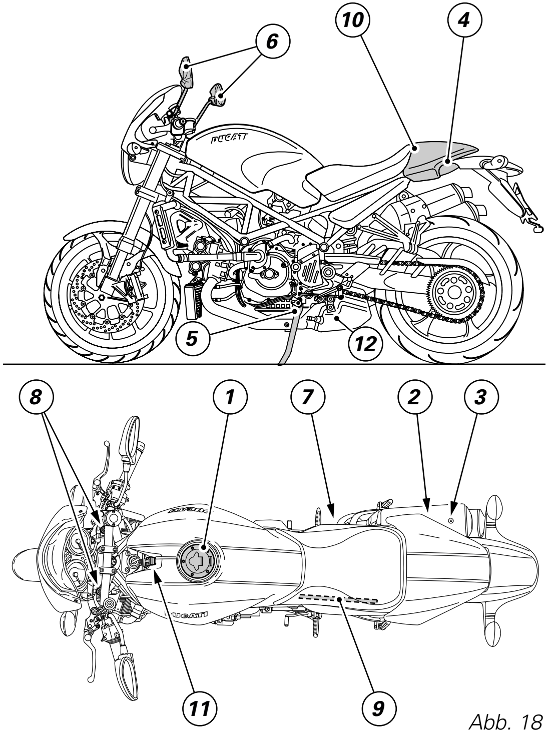


Abb. 18

D

Kraftstofftankdeckel *(Abb. 19)*

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Tankdeckel anheben.

Schließen

Den Tankdeckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen.
Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis
Das Schließen des Tankdeckels ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung
Nach jedem Tanken (siehe Seite 41) sicherstellen, dass der Tankdeckel einwandfrei ausgerichtet und geschlossen ist.

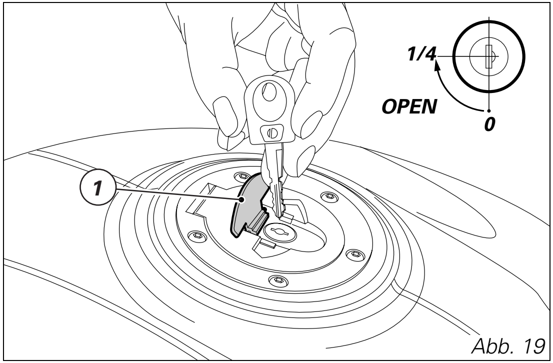


Abb. 19

D

Sitzbankschloss und Helmbefestigung
(Abb. 20 und Abb. 21)

Öffnen
Den Zündschlüssel in das Schloss einstecken und im Uhrzeigersinn drehen, bis die Sitzbank aus ihrer Verankerung am Rahmen ausrastet. Die Sitzbank nun nach hinten ziehen und somit aus den vorderen Arretierungen lösen.
Im hinteren Teil des Staufachs unter der Sitzbank befindet sich das Kabel zur Helmbefestigung (1) (siehe Seite 43).
Das Kabel durch den Helm führen und die Kabelschlaufen am Stift (2) sichern. Den Helm herunterhängen lassen und die Sitzbank wieder montieren, um den Helm zu sichern.

Achtung
Das Helmkabel bietet einen gewissen Diebstahlschutz, wenn das Motorrad abgestellt wird. Den Helm niemals während der Fahrt am Helmkabel verankert lassen, da es sonst zu Behinderungen bei der Bedienung des Motorrads und demzufolge zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

Schließen
Sicherstellen, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt sind. Die Vorderseiten des Sitzbankbodens unter den Rahmenbügel einführen, daraufhin hinten auf die Sitzbank drücken, bis der Schlossriegel hörbar einrastet. Prüfen, ob die Sitzbank fest am Rahmen anliegt, und den Schlüssel abziehen.

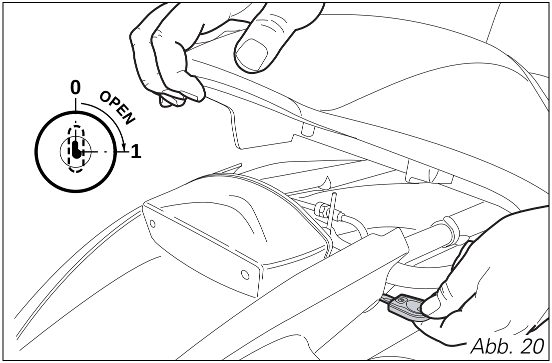


Abb. 20

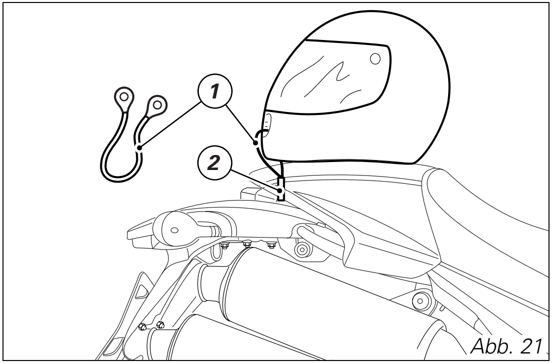


Abb. 21

D

Seitenständer *(Abb. 22)*

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt u. ä. können zum Umfallen und somit zur Beschädigung des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers mit dem Fuß den Ausleger (1) herunterdrücken (dabei den Lenker des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn bis in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Ausleger (1) mit dem Fuß hochklappen.

Hinweis
Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.

Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

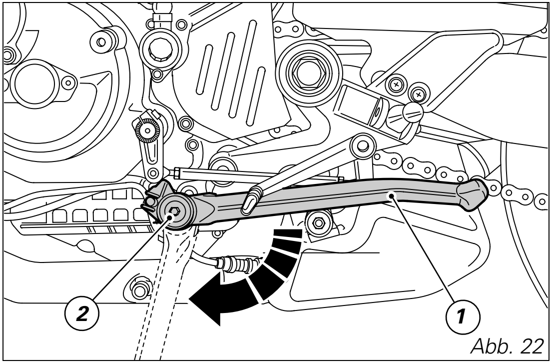


Abb. 22

D

Einstellvorrichtungen für das Federbein
(Abb. 23 und Abb. 24)
Außen am Federbein sind Einstellvorrichtungen angeordnet, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Lastbedingungen zulassen.
Die Einstellgriff (1) neben der unteren Federbeinanlenkung an der Schwinge reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung).
Die Griff (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe.
Durch Drehen der Griffe (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.
STANDARDEINSTELLUNG: von ganz geschlossen den Griff (1) um 10 Klicks und den Griff (2) um 12 Klicks drehen.
Federvorspannung: 11 mm.
Mit den zwei Nutmuttern (3) am oberen Teil des Federbeins kann die Vorspannung der äußeren Feder eingestellt werden. Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter lockern. Durch ***Anziehen*** *bzw.* ***Lockern*** *der unteren Nutmutter wird die Vorspannung* ***erhöht*** *bzw.* ***vermindert.*** *Nach Einstellen der gewünschten Federvorspannung die obere Nutmutter festziehen.*

Achtung
Die Nutmutter der Federvorspannung mit einem Hakenschlüssel drehen. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.

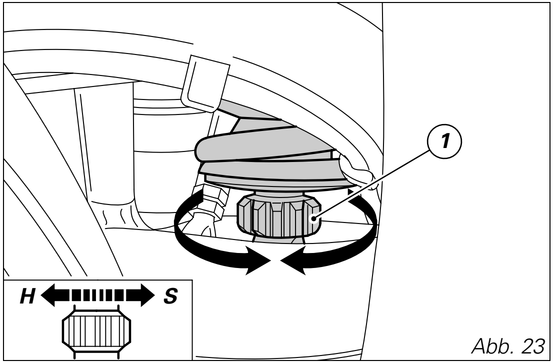


Abb. 23

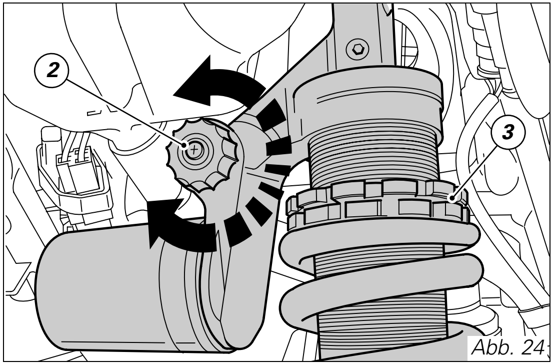


Abb. 24

D

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Beim Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

D

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

(Abb. 25 - Abb. 26)
Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Ausfederung) als auch in der Druckstufe der Holme möglich.
Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) (Abb. 25) zur Änderung der Zugstufe
2) (Abb. 25) zur Änderung der Vorspannung der inneren Federn
3) (Abb. 26) zur Änderung der Druckstufe.

Mit einem 3 mm-Inbusschlüssel die jeweils am Scheitel der Gabelholme angeordnete Einstellschraube (1) verdrehen, um die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe zu verstellen.
Für die Regulierung über die Einstellschraube (3, Abb. 26) einen 3 mm Inbusschlüssel gemäß Abbildung 27 durch die Bohrung führen. Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Klicks vernehmbar, von denen jeder einer Dämpfposition entspricht. Der vollständige Anzug der Schraube entspricht der Position „0“ bzw. der maximalen Dämpfung.
Von dieser Position ausgehend und durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Klicks mitzählen, die jeweils den Positionen „1“, „2“ usw. entsprechen.

Die STANDARDPOSITIONEN sind:
Druckstufe: 12 Klicks
Zugstufe: 10 Klicks.
Federvorspannung (Abb. 25): 19 mm.

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms zu ändern, die Sechskant-Einstellschraube (2) mit einem 22 mm Inbusschlüssel verdrehen.

Wichtig

Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

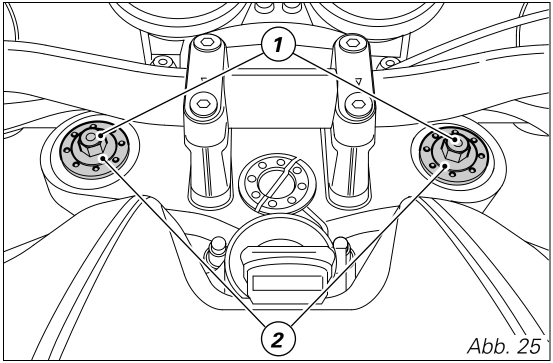


Abb. 25

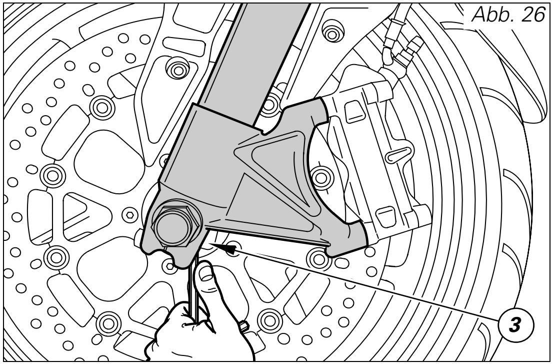


Abb. 26

D

Änderung des Setups *(Abb. 27-Abb. 28-Abb. 29)*
Das Setup des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Fahrsituationen vorgenommen wurden.
Die Änderung des Setups ist ein äußerst heikler und potentiell gefährlicher Arbeitsvorgang, falls er ohne die notwendige Erfahrung ausgeführt wird.
Es wird empfohlen, vor einer Änderung des Standardsetups den Bezugswert (H, Abb. 27) auszumessen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, das Motorradsetup gemäß seinen Anforderungen zu ändern, indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert.
Um den Achsabstand der Kugelgelenke (1) zu ändern, die Kontermuttern (3) lockern.

Hinweis
Vorsicht! Die untere Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

Einen Maulschlüssel an der Schubstange (2) ansetzen.
Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm festziehen.

Achtung
Die Länge der Schubstange (2) darf zwischen den beiden Gelenkachsen (1) gemessene 272 mm nicht überschreiten.

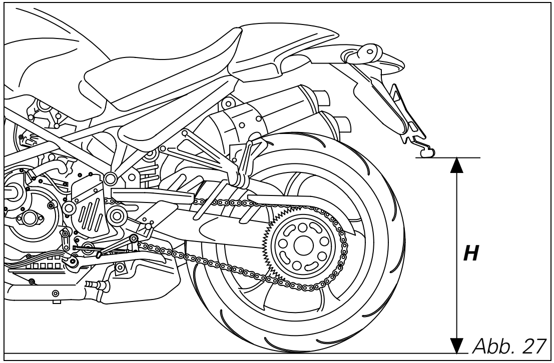


Abb. 27

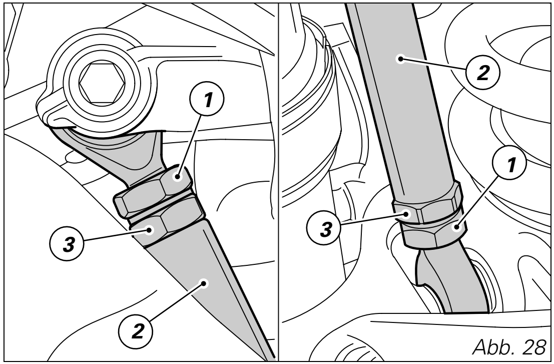


Abb. 28

D

Beim UNIBALL-Element des Kugelgelenks (A) dürfen max. 5 Gewindegänge bzw. 7,5 mm Gewinde sichtbar sein (B).

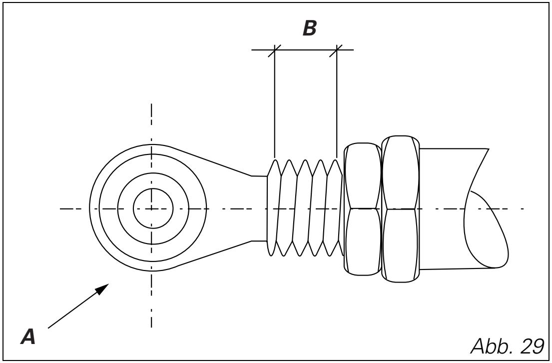


Abb. 29

D

HINWEISE ZUM GEBRAUCH

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit (Abb. 30)

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

D

Max. Drehzahlbereich

Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:

1) *Bis 1000 km*
2) *Von 1000 bis 2500 km.*

Bis 1000 km

Während der ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahlen dürfen nicht überschritten werden:
6.000 U/min.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu betreiben.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen jedoch noch nicht überschritten werden:
7.500 U/min.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

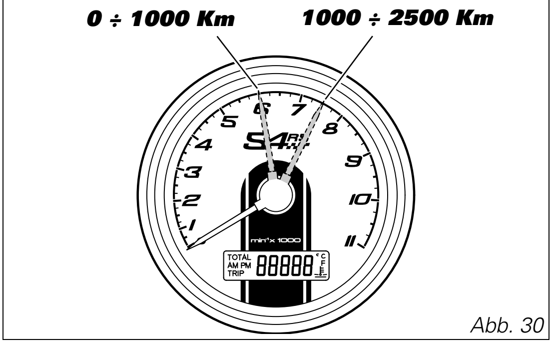


Abb. 30

D

Kontrollen vor dem Motorstart

Achtung
Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Bei Bedarf nachtanken (Seite 41).

Motorölstand
Den Ölstand am Schauglas der Ölwanne kontrollieren. Ggf. Öl nachfüllen (Seite 60).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit
In den jeweiligen Behältern den Flüssigkeitsstand überprüfen.

D

Kühlflüssigkeit
Den Stand der Kühlflüssigkeit im Ausgleichsbehälter kontrollieren; ggf. nachfüllen. (Seite 47).

Reifenzustand
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 58).

Funktionalität der Bedienelemente
Bremshebel und -pedal, Kupplungshebel, Gasdrehgriff und Schalthebel betätigen und ihre Funktionsweise kontrollieren.

Lichter und Anzeigen
Die Funktionstüchtigkeit der Glühbirnen der Beleuchtungsanlage, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 53).

Schlösser
Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

Seitenständer
Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 28).

Achtung
Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf den Gebrauch des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motorstart

Achtung
Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen. Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und können schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

*1) Den Zündschlüssel auf **ON** drehen (Abb. 31). Prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Kontrollleuchte am Cockpit aufleuchten.*

Wichtig
Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen (Seite 11).

Achtung
Der Seitenständer muss sich vor dem Starten immer in seiner Ruhestellung befinden (waagrecht), da sonst der Sicherheitssensor das Anlassen verhindert.

Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

*2) Sicherstellen, dass sich der Stopschalter (1, Abb. 32) auf (**RUN**) befindet, dann den Startknopf (2) drücken. Dieses Modell hat eine Startautomatik. Dank einer Servounterstützung kann der Motor durch einen kurzen Druck auf den Startknopf (2) gestartet werden. Beim Drücken der Taste (2) springt der Motor innerhalb einer von der Motortemperatur abhängigen Maximalzeit automatisch an.*

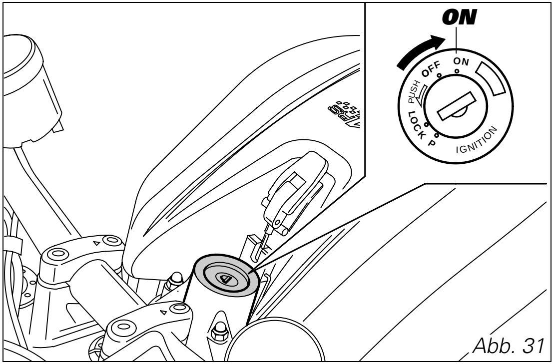


Abb. 31

D

Der Anlassermotor wird nach dem Motorstart automatisch ausgerückt.
Sollte der Motor nicht anspringen, mindestens 2 Sek. warten, dann den Startknopf (2) erneut drücken.
Den Motor anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Wichtig

Bei entladener Batterie wird das Mitschleifen des Anlassermotors nach dem Motorstart automatisch verhindert.

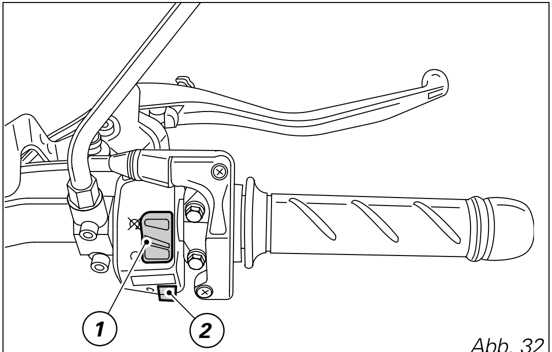


Abb. 32

D

Wichtig

Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.

Hinweis

Das Motorrad ist mit automatischem Starter (Stepper Motor) an der Drosselklappeneinheit ausgerüstet, der als Starthilfe bei unterschiedlicher Umgebungstemperatur dient.

Starten und Fahrtantritt

1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Schalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen am Gasgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen.

Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.

D

Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: an Steigungen, wenn das Motorrad an Geschwindigkeit bzw. der Motor an Drehzahl verliert, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors, sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um den Motor nicht abzuwürgen.

Achtung

Das Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge.
Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.
Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden.
Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen.
Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein lang andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch vermindert.
Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten *(Abb. 33)*
*Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den Zündschlüssel auf **OFF** drehen und somit den Motor abstellen.*

Wichtig
*Den Zündschlüssel nach Abstellen des Motors nicht auf **ON** lassen, um die elektrische Anlage nicht zu beschädigen.*

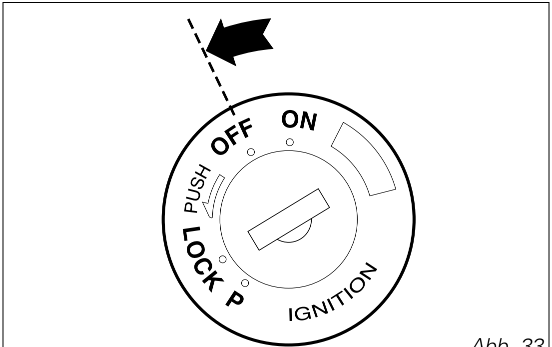


Abb. 33

Tanken *(Abb. 34)*
Den Tank niemals bis zum Rand füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankdeckel bleiben.

Achtung
Bleifreien Kraftstoff mit einer Oktanzahl von mindestens 95 tanken.
In der Tankdeckelmulde darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

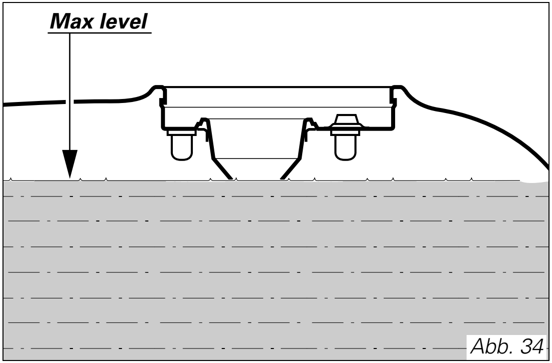


Abb. 34

D

Parken *(Abb. 35)*
Das Motorrad zum Parken auf dem Seitenständer abstellen (siehe Seite 28).
*Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf **LOCK** drehen.*
Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
*Im Bedarfsfall kann das Standlicht eingeschaltet bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** drehen.*

Wichtig
*Den Zündschalter aber nicht zu lange auf der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt.*
Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

D

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter, usw.) abstellt.

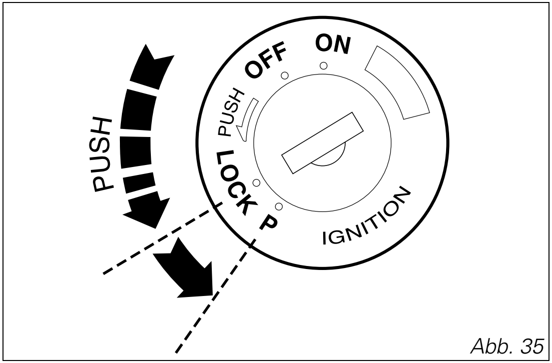


Abb. 35

Achtung
Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z. B. Bremsscheiben- oder Kettenblattschlösser, usw.) ist sehr gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads sowie die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer beeinträchtigen.

Mitgeliefertes Zubehör

Unter der Sitzbank befinden sich:
Bedienungs- und Wartungsanleitung
Kabel zur Helmbefestigung
eine Werkzeugtasche mit Werkzeug für die häufigsten Wartungseingriffe und Kontrollen.

Zum Zugriff auf den Stauraum die Sitzbank aufklappen (Seite 27) und den Schutzdeckel (1, Abb. 36) abnehmen, hierzu die Spezialschraube mit einer Münze aufdrehen.

Die Werkzeugtasche *(Abb. 37)*
enthält:
3) Sechskant-Steckschlüssel für Zündkerzen
4) Stift für Zündkerzenschlüssel
5) Zweifach-Schraubendreher
6) Kabel zur Helmbefestigung.

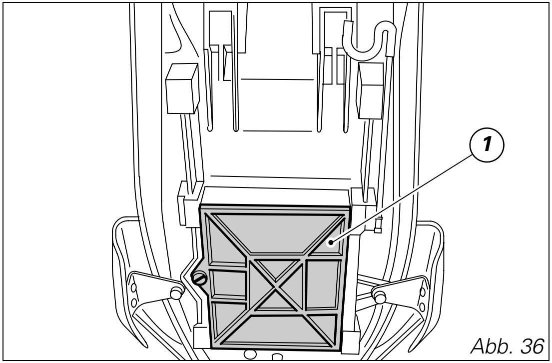


Abb. 36

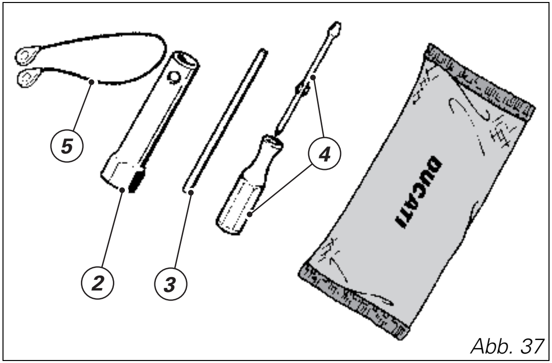


Abb. 37

D

HAUPTSÄCHLICHE BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Ausbau der Verkleidung *(Abb. 38)*
Um bestimmte Reparatur- oder Wartungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.

Achtung
Unvollständig oder nicht richtig wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich ablösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Ausbau der Cockpitverkleidung
Die beiden Befestigungsschrauben (1) am Bügel des Scheinwerferhalters lösen.

Hinweis
Die in der Cockpitverkleidung angebrachten Muttern der Schrauben (1) nicht verlieren.

Die Cockpitverkleidung (2) abnehmen.

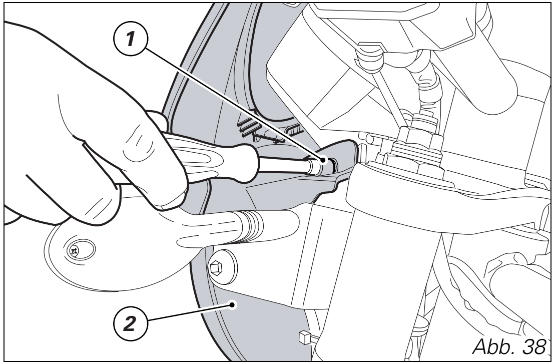


Abb. 38

D

Heben des Kraftstofftanks

Achtung
Um das Ausfließen von Kraftstoff aus der Entlüftung des Tankverschlusses zu verhindern, sollten max. 5 Liter im Tank verblieben sein.

Die Sitzbank abnehmen (Seite 27), den Haken (1, Abb. 39) anheben.
Den Tank anheben, dann den Servicestab (2, Abb. 40) unterhalb der Sitzbank aus der Aufnahme ausrasten.
Den Kraftstofftank auf dem Servicestab abstellen.
Für den Einbau ist die umgekehrte Reihenfolge des Ausbaus zu beachten.

Achtung
Beim Absenken des Tanks darauf achten, dass die Leitungen nicht eingeklemmt werden.

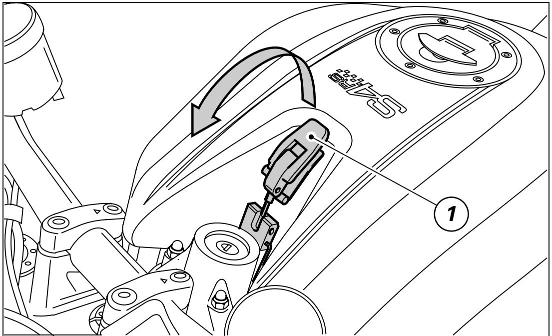


Abb. 39

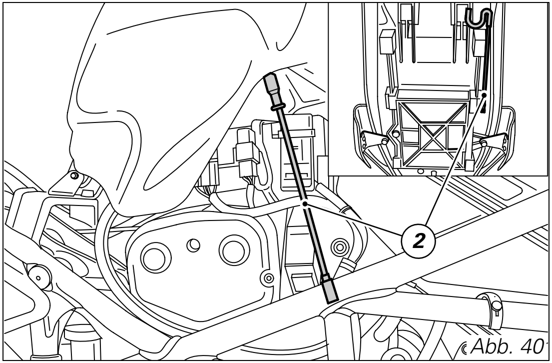


Abb. 40

D

Austausch des Luftfilters *(Abb. 41)*
Der Luftfilter muss in den von der Tabelle für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Intervallen ausgetauscht werden.
Zum Zugriff auf den Filterkasten den Kraftstofftank anheben (Seite 45).
Die Befestigungsklammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken, dann den Deckel (2) abnehmen.
Den Filtereinsatz (3, Abb. 42) entfernen und austauschen.

Wichtig
Ein verstopfter Filter verringert die zugeführte Luftmenge und demzufolge die Motorleistung bei erhöhtem Kraftstoffverbrauch, wodurch es zu Verkrustungen an den Zündkerzen kommen kann. Das Motorrad niemals ohne Filter betreiben, da Verunreinigungen der Luft in den Motor gelangen und diesen beschädigen können.

Den Filtereinsatz gemäß Abbildung wieder in seinen Sitz im Filterkasten einbauen, dann alle abgenommenen Elemente erneut montieren.

Wichtig
Wird das Motorrad auf besonders staubigen oder feuchten Straßen gefahren, sollte der Luftfilter in kürzeren Abständen als zu den in der Instandhaltungstabelle (siehe Garantieheft) angegebenen Intervallen ausgewechselt werden.

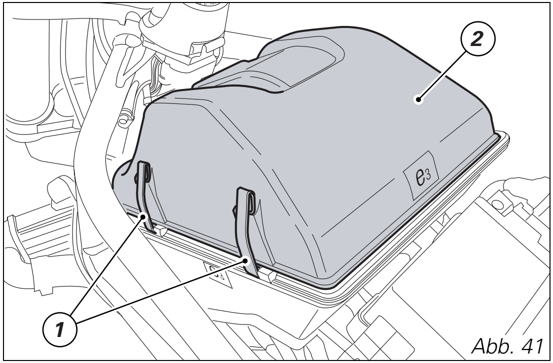


Abb. 41

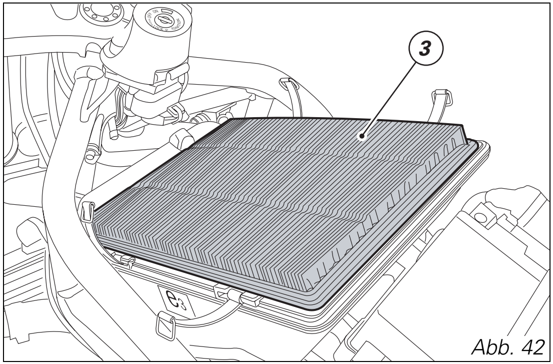


Abb. 42

D

Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands *(Abb. 43)*
Den Stand der im rechtsseitigen Ausgleichsbehälter vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter angebrachten Markierungen ***MAX*** *und* ***MIN*** *liegen.*
Sollte der Stand unter MIN absinken, muss Flüssigkeit nachgefüllt werden.
Den Verschluss (1) am Einfüllstutzen lösen, dann eine Mischung aus Wasser und Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) nachfüllen, bis die Markierung ***MAX*** *erreicht ist.*

Den Verschluss (1) wieder aufschrauben.
Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (entsprechend einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab -20 °C/-4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,7 dm^3 (Liter).

Achtung
Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und an vollkommen eben stehendem Motorrad ausgeführt werden.

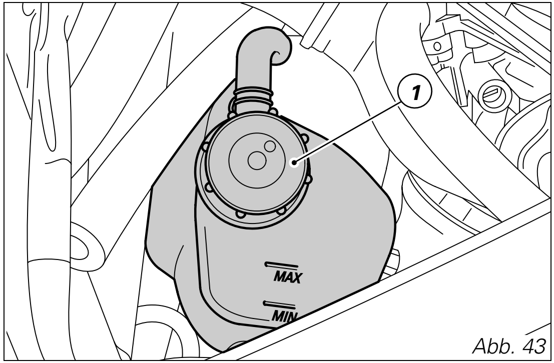


Abb. 43

D

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands *(Abb. 44)*

*Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung **MIN** absinken.*
Ein zu niedriger Stand führt zu Lufteinschlüssen in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeiten zu den in der Tabelle der regelmäßigen Routinewartung angegebenen Intervallen (siehe Garantieheft) wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Wichtig
Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch sämtliche Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage
Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge noch in gutem Zustand sind, wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.

Achtung
Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.
Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.
Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.
Die perfekte Dichtwirkung der Dichtungen kontrollieren.

Kupplungsanlage
Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad beim Anfahren ruckelt oder der Motor beim Einlegen eines Gangs abstirbt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage. Wenden Sie sich in diesem Fall an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt und lassen Sie dort eine Kontrolle bzw. eine Entlüftung des Systems durchführen.

Achtung
Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf also nicht überschritten werden.

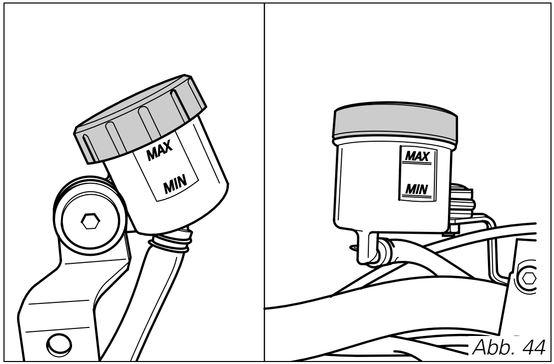


Abb. 44

D

Verschleißkontrolle der Bremsbeläge *(Abb. 45)*

Vorderradbremse

Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle haben die Beläge Verschleißmarken, so dass die Bremssättel hierzu nicht abgenommen werden müssen. Auf einem Bremsbelag, der sich in gutem Zustand befindet, müssen diese am Reibmaterial angebrachten Verschleißmarken noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse

Das Reibmaterial auf jedem Bremsbelag muss mindestens 1 mm betragen.

Wichtig
Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

Einstellung des Gasgriffspiels

Der Gasgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 2÷4 mm aufweisen. Dieser Hub kann ggf. am entsprechenden Einsteller (1, Abb. 46) neben dem Gasgriff reguliert werden.

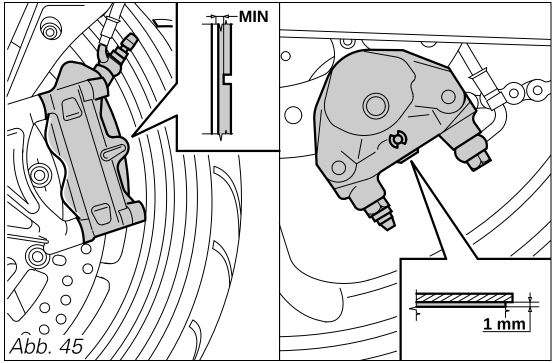


Abb. 45

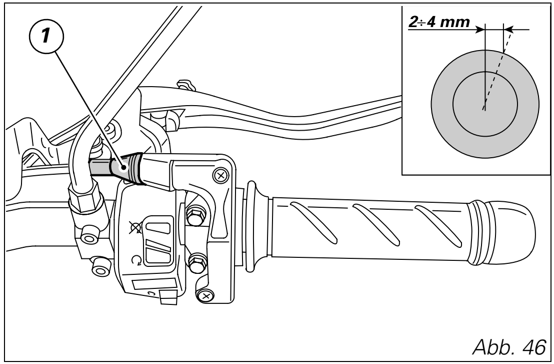


Abb. 46

D

Schmieren der Gelenke *(Abb. 47)*
In regelmäßigen Zeitintervallen ist die äußere Ummantelung des Gaszugs auf ihren Zustand zu prüfen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Zugs prüfen. Bei Reibungen oder Verklemmungen muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.
Um diesen Probleme vorzubeugen, sind die Enden aller Bowdenzüge regelmäßig mit Fett SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 zu schmieren.

Beim Gaszug sollte das Steuergehäuse durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1) geöffnet und das Ende des Zugs sowie die Zugrolle eingefettet werden.

Achtung
Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 1,8 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks zu gewährleisten, sind nach dem Entfernen der Schmutzreste alle Reibungsstellen mit SHELL Alvania R3 einzufetten.

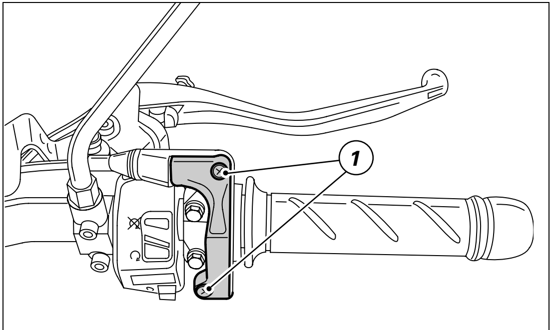


Abb. 47

D

Aufladen der Batterie *(Abb. 48)*
Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.
*Zuerst den negativen schwarzen (**-**), dann den roten positiven (**+**) Anschluss abziehen.*
Die Klammer (1) lösen und die Batterie abnehmen.

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase, fern Wärmequellen gehalten werden.

*Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den Pluspol (**+**), schwarz an den Minuspol (**-**).*

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird. Dadurch wird verhindert, dass ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken das in den Zellen enthaltene Gas entzünden.
Immer erst den positiven, roten Anschluss anschließen.

Achtung
Die Batterie außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahren.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1 A aufladen.

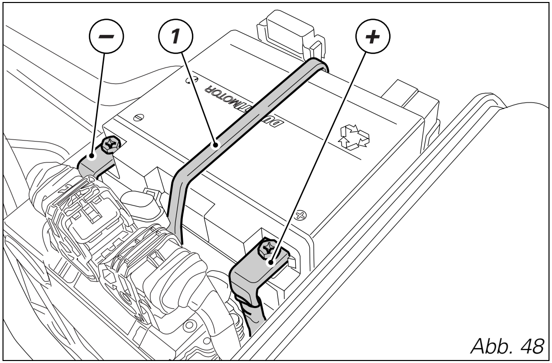


Abb. 48

D

Kontrolle der Antriebskettenspannung *(Abb. 49)*
Das Motorrad langsam in die Position verschieben, in welcher der obere Kettenstrang am straffsten ist. Das Motorrad auf den Seitenständer abstellen. Die Kette auf der Mittellinie der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken (siehe Aufkleber). Der untere Kettenzweig sollte sich dabei um ca. 30 ÷ 32 mm bewegen lassen. Andernfalls wenden Sie sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort die Kette spannen zu lassen.

Achtung
Das vorschriftsmäßige Anzugsmoment der Befestigungsschrauben der Exzenternabe ist für die Sicherheit des Fahrers von entscheidender Wichtigkeit.

Wichtig
Eine falsch gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

D

Schmieren der Antriebskette
Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierwirkung solange wie möglich zu gewähren. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu heftige Reinigung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden. Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig
Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Ritzels und der Kette selbst führen.

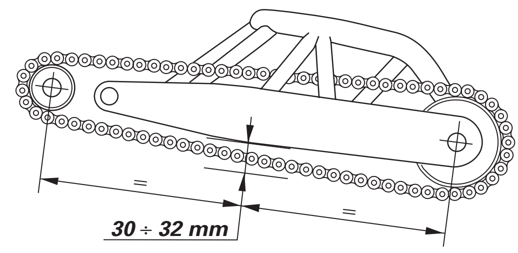


Abb. 49

Austausch der Glühbirnen

Beim Austauschen einer durchgebrannten Glühbirne darauf achten, dass die Ersatzbirne die Spannungs- und Leistungswerte aufweist, die im Abschnitt „Elektrische Anlage" auf Seite 70 aufgeführt sind.

Scheinwerfer *(Abb. 50)*

Zur bequemen Wartung des Schweinwerfers sollte die Cockpitverkleidung abgenommen werden, siehe hierzu die Angaben in Abschnitt „Abnahme der Cockpitverkleidung" auf Seite 44.

Zum Zugriff auf die Glühbirnen des Scheinwerfers die untere Befestigungsschraube (1) der Einheit Fassung/ Projektor am Gehäuse lösen.

Den Stecker (2, Abb. 51) von der Scheinwerferglühbirne abziehen. Die Halteklammer (3, Abb. 51) der Glühbirne aushaken und diese dann aus ihrer Fassung nehmen.

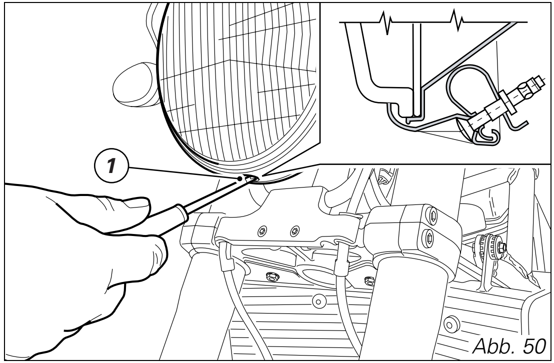


Abb. 50

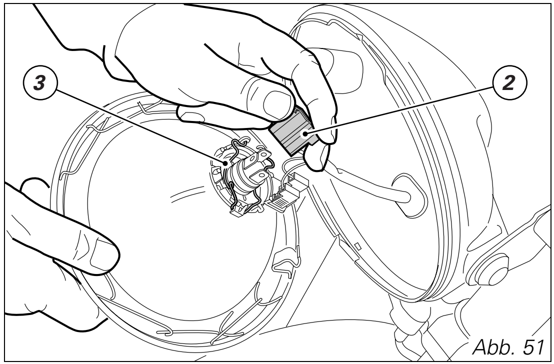


Abb. 51

D

Die Birne (4, Abb. 52) ersetzen.

Hinweis

Das Glas der neuen Birne nicht mit den Händen berühren, da dies zu Schwärzungen führen würde, welche die Lichtausbeute herabsetzen.
Die Zungen am Birnensockel zur einwandfreien Ausrichtung in die entsprechenden Aufnahmen einführen.
Das Ende der Klammer (3, Abb. 51) an die Halter des Scheinwerfergehäuses einhaken. Die Kabel anschließen.

Zum Austausch der Standlichtbirne die entsprechende Lampenfassung abziehen. Die Glühbirne (5, Abb. 53) hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Den Stecker montieren und die Einheit Fassung/Projektor befestigen.

D

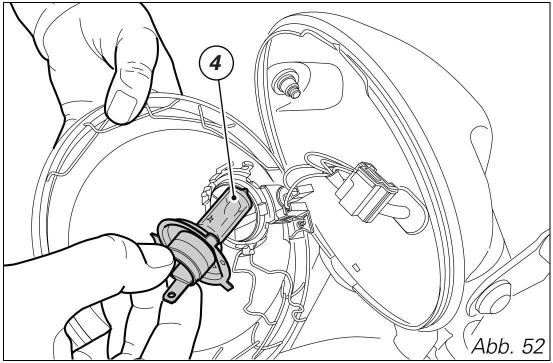


Abb. 52

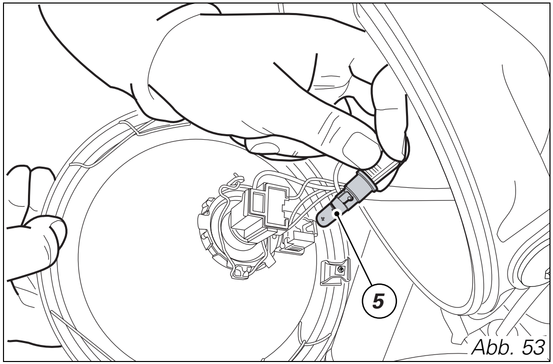


Abb. 53

Blinker *(Abb. 54)*
Die Schrauben (1) lösen, dann das Glas (2) vom Blinkerhalter abnehmen.
Die Glühbirne hat eine Bajonettfassung.
Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Dann das Blinkerglas mit der Lasche (A) in die Aufnahme am Halter einsetzen.
Die Schraube (1) wieder festziehen.

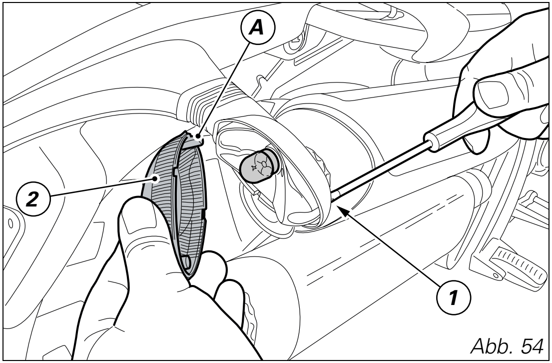


Abb. 54

Bremslicht *(Abb. 55)*
Zum Austausch der Glühbirnen von Brems- und Standlicht müssen die beiden Befestigungsschrauben (1) des Transparents (2) gelöst und dieses entfernt werden. Die Glühbirne hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Das Transparent wieder montieren.

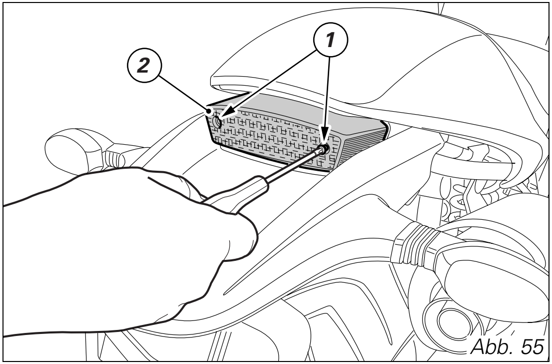


Abb. 55

D

Kennzeichenbeleuchtung *(Abb. 56)*

Zum Zugriff auf die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung (3) die Lampenhalterung von der Innenseite abziehen, daraufhin die Glühbirne abnehmen und austauschen.

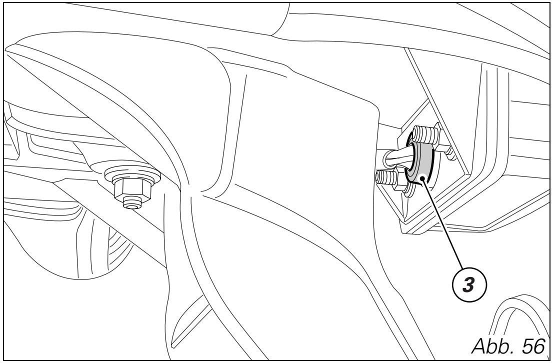


Abb. 56

Ausrichten des Scheinwerfers *(Abb. 57)*

Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad mit auf den vorgeschriebenen Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm senkrecht aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte ziehen und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet.

Diese Kontrolle möglichst im Halbdunkeln ausführen.

Das Abblendlicht einschalten:

die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

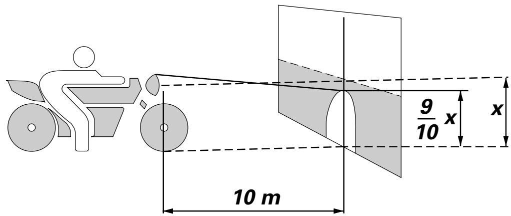


Abb. 57

D

Hinweis

Diese Vorgehensweise entspricht hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels den „Italienischen Richtlinien“.
Die Lichtbündelhöhe also den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch die Befestigungsschrauben (1, Abb. 58) an den seitlichen Haltern möglich.

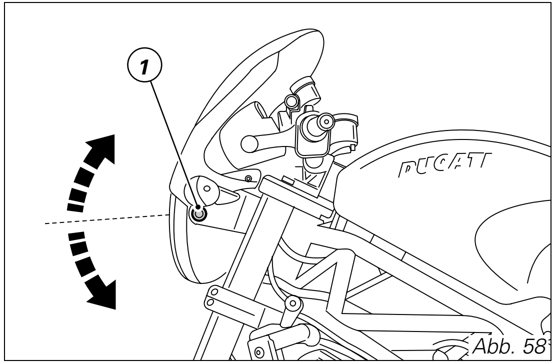


Abb. 58

Reifen
Reifendruck vorne:
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2
Reifendruck hinten:
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Abweichungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

Wichtig
Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und anpassen.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

D

Reparatur oder Austauschen der Reifen
Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung
Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.
Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, den Sitz der Schutzkappen auf den Ventilen prüfen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig
Die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Hinweis
Für den Reifenwechsel wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um sicher zu sein, dass Aus- und Einbau der Räder vorschriftsmäßig erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe (S, Abb. 59) an der am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen.
die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden.
Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden.
Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

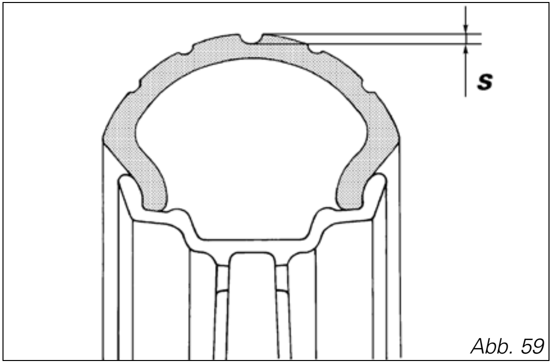


Abb. 59

D

Kontrolle des Motorölstands *(Abb. 60)*
Der Motorölstand kann am Schauglas (1) auf der rechten Seite der Ölwanne kontrolliert werden.
Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren.
Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden. Dazu den Einfüllverschluss (2) abdrehen und Öl bis zum Erreichen des festgelegten Stands nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

Wichtig
Zum Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) angegebenen Intervallen sollten Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Viskosität
SAE 10W-40
Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositätswerte können dann verwendet werden, wenn die durchschnittlichen Temperaturen am Einsatzort des Motorrads in den Grenzen der vorgenannten Bereiche liegen.

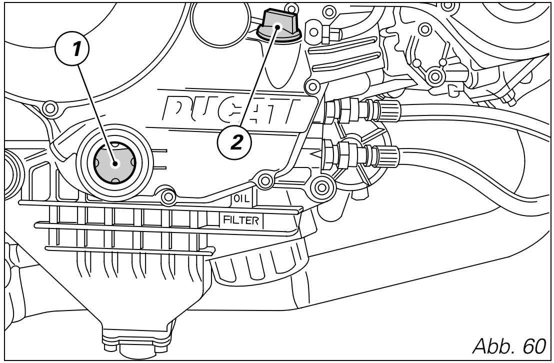
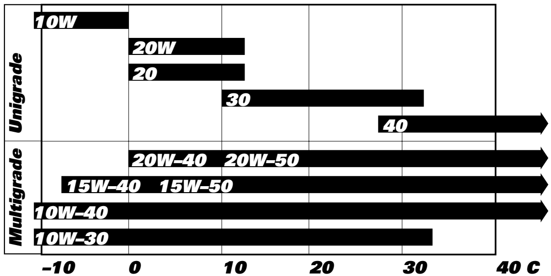


Abb. 60



Reinigung und Austausch der Zündkerzen *(Abb. 61)*
Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsschritt ist relativ einfach und ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.
Die Spulen von den Zündkerzen abziehen. Die Zündkerzen anhand des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf entfernen.
Die Farbe der keramischen Isolierung an der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.
Bei abweichenden Farben oder dunklen Ablagerungen die Zündkerze austauschen und den Vorfall einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt melden.
Ebenfalls den Verschleiß der mittleren Elektrode überprüfen. Die Zündkerze bei abgenutzter oder glasiger Elektrode austauschen.
Auch den Elektrodenabstand kontrollieren, der 0,6÷0,7 mm betragen muss.

Wichtig
Nach einer etwaigen Einstellung die seitliche Elektrode umbiegen. Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen.
Elektrode und Isolierung gründlich mit einer Metallbürste reinigen und den Zustand der Dichtung überprüfen.
Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Brennkammer gelangen.
Die Zündkerze wieder in den Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben. Mit einem Anzugsmoment von 20 Nm festziehen.
Falls kein Drehmomentschlüssel verfügbar sein sollte, nach dem Anschrauben von Hand die Zündkerze um eine weitere 1/2 Drehung mit dem mitgeliferten Schlüssel einschrauben.

Wichtig
Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben.
Die Zündkerze muss wieder vorschriftsmäßig angezogen werden.

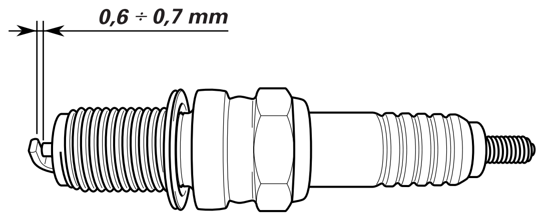


Abb. 61

D

Allgemeine Reinigung
Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig
Das Motorrad nicht sofort nach seinem Einsatz waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann.
Das Motorrad nicht mit Heißwasser- oder Hochdruckstrahlern reinigen. Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheit des Motorrads beeinträchtigen.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für ihre Reinigung ein fettlösendes Mittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung
Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht gut ansprechen.
Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde.
Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:
Motorrad reinigen
Kraftstofftank leeren
durch die Zündkerzenlöcher etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand durchkurbeln, damit sich das Öl auf die Innenflächen verteilen kann
das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben.
Die Batterie abklemmen und ausbauen. Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Tuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält. Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Ländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz usw.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten.
Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.

TECHNISCHE DATEN

Maße *(mm) (Abb. 62)*

Gewichte

Gewichte
Trockengewicht:
177 kg.
Voll beladen:
390 kg.

Achtung
Eine Überladung kann Handling und Leistung des Motorrads negativ beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

D

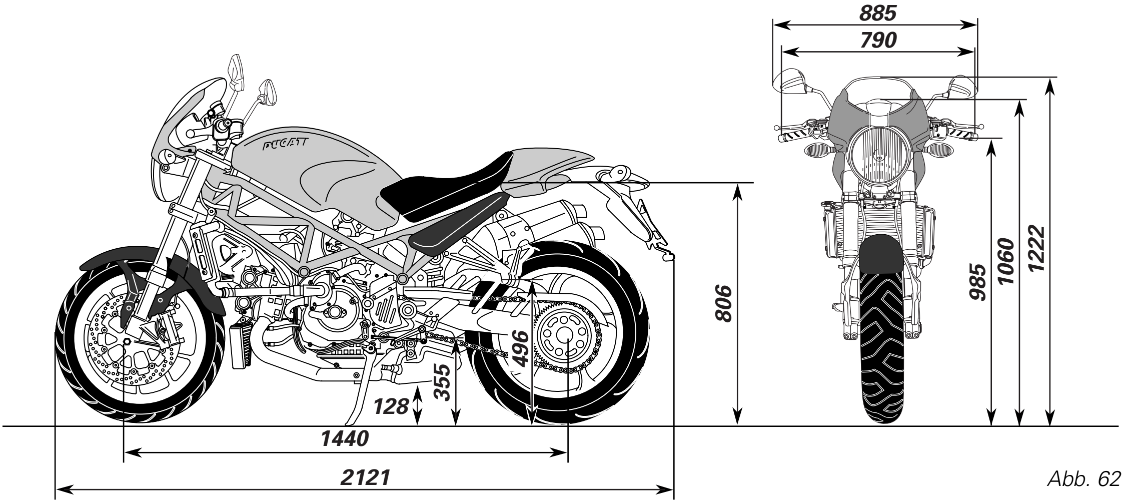


Abb. 62

Betriebsstoffe	***Typ***	***dm ^{3} (Liter)***
Kraftstofftank, einschließlich 3,5 dm^3 (Liter) Reserve	*Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95*	*15*
Schmiersystem	*SHELL Advance Ultra 4*	*3,4*
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	*SHELL – Advance Brake DOT 4*	*—*
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Vorderradgabel	*SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA*	*0,492 (pro Holm)*
Kühlsystem	*Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder GLYCO SHELL 35÷40% + Wasser*	*2,7*

Wichtig
Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

D

Motor
Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.
Bohrung mm:
100.
Hub mm:
63,5.
Gesamthubraum cm^3*:*
998.
Verdichtung:
11,4±0,5:1.
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):
88,8 kW -119 PS bei 9.250 U/min.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
96,9 Nm (9,9 kgm) bei 7.500 U/min.

Ventilsteuerung
Desmodromisch *mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Schlepp- und Kipphebel gesteuert (vier für Öffnung und vier für Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

D

Desmodromische Ventilsteuerung *(Abb. 63)*
1) Öffner-Hebel (oder oberer Kipphebel)
2) Öffner-Einstellplättchen (oben)
3) Schließer-Einstellhülse (unten)
4) Rückholfeder des Schließer-Hebels
5) Schließer-Hebel (oder unterer Kipphebel)
6) Nockenwelle
7) Ventil.

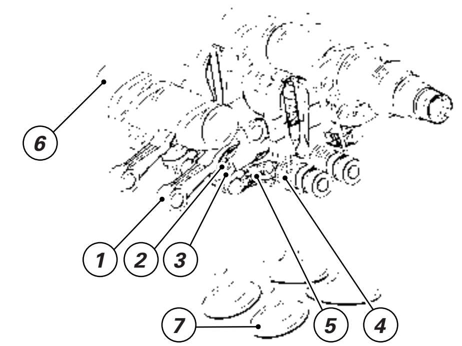


Abb. 63

Leistungen
Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.

Wichtig
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen
Marke: CHAMPION
Typ: RA 4 HC .

Kraftstoffsystem
Indirekte elektronische MARELLI-Einspritzung.
Drosselklappendurchmesser:
50 mm
Einspritzventile pro Zylinder: 1
Düsen pro Einspritzventil: 1
Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.

Bremsen

Vorderrad
Typ:
Mit Stahl-Lochscheibe.
2 Bremsscheiben.
Bremsscheibenmaterial:
Stahl.
Material des Bremskorbs:
Aluminium.
Scheibendurchmesser: 320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Bremsfläche, cm^2: 52,52.
Bremssättel mit radialer Befestigung.
Fabrikat und Typ: BREMBO P4.34B.
Bremsbeläge: Toshiba TT2172.
Bremszylindertyp: PR 18/19.

Hinterrad
Typ:
feste Lochbremsscheibe aus Stahl
Scheibendurchmesser: 245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche: 25 cm^2.
Bremssattel: Ø Zylinder 32 mm.
Fabrikat und Typ: BREMBO P32F.
Bremsbeläge: FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp: PS 11B.

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung mit Augen oder Haut kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

D

Antrieb

Kupplung:
Mehrscheiben-Trockenkupplung
Hydraulische Betätigung über Kupplungshebel an der linken Lenkerseite
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung
Übersetzung:
32/59.
Getriebe:
6 Gänge
mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Zähnezahl Ritzel/Kettenblatt:
15/43.
Gesamtübersetzung:
1. Gang 15/37
2. Gang 17/30
3. Gang 20/27
4. Gang 22/24
5. Gang 24/23
6. Gang 28/24

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Marke: DID
Typ: 525 HV
Abmessungen: 5/8" x 5/16"
Anzahl Glieder: 106.

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.
Falls Sie das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten wollen, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungen zu empfehlen. Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Achtung

Zum Austausch des Kettenblatts wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und unweigerliche Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen

Gitterrohrrahmen mit oberem Käfig aus hochwiderstandsfähigen Stahlrohren.
Lenkwinkel (pro Seite): 27°
Nachlauf mm: 96
Lenkkopfwinkel: 24°.

Räder
5 Y-Speichen aus Leichtmetall.

Vorderrad
Abmessungen: MT3.50x17".

Hinterrad
Abmessungen: MT5.50x17".
Die Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Reifen

Vorderrad
Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos).
Reifengröße: 120/70-ZR17.

Hinterrad
Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos).
Reifengröße: 180/55-ZR17.

Aufhängungen

Vorderrad
Öldynamische Upside-down-Gabel
Die Gabel verfügt über ein außen liegendes Einstellsystem zur hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Tauchrohrdurchmesser mm:
43.
Hub auf Holmachse:
130 mm.

Hinterrad
Mit progressiver Betätigung über eine Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung.
Das Federbein ist in Zugstufe, Druckstufe und Federvorspannung einstellbar. Es ist unten an eine Aluminiumschwinge angelenkt.
Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.
Federweg des Federbeins:
65 mm.
Radfederweg:
148 mm.

Hinweis
Keine Eingriffe am Motorrad vornehmen, die zur Änderung der für die Zulassung ausschlaggebenden technischen Daten führen können.

Auspuffanlage
Gemäß den Umweltschutznorm Euro 2 mit Katalysator ausgestattet.
US-Version: ohne Katalysator.

Verfügbare Modellfarben
Rot *Art.-Nr. PPG 473101, transparent Art.-Nr. PPG 228880 mit weißem Streifen.*
Rahmen in Rot und Räder in Schwarz.

Schwarz *Art.-Nr. PPG 248514, transparent Art.-Nr. PPG 228880 mit grauem Streifen.*
Rahmen in mattem Schwarz und Räder in Schwarz.

Perlfarben *Art.-Nr. PPG* 0040, Grund Art-Nr. PPG 490019, transparent Art.-Nr. PPG 228880 mit rotem Streifen.*
Rahmen in Rot und Räder in Weiß.

Elektrische Anlage
Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:
Scheinwerfer*:*
Lampentyp: ***H4 (12 V-55/60 W)****.*
Standlicht*:*
Lampentyp: ***T4W (12 V-4 W)****.*
Schalter an den Lenkerstummeln*:*
Blinker*:*
Lampentyp: ***R10W (12 V-10 W)****.*
Hupe*.*
Bremslichtschalter*.*
Batterie: 12 V-10 Ah*.*
Lichtmaschine 12 V-520 W*.*
Elektronischer Spannungsregler *geschützt durch*
40 A-Sicherung *auf Batterieseite*
Anlassermotor, 12 V-0,7 kW*.*
Rücklicht und Bremslicht*:*
Lampentyp: ***P21/5W (12 V-5/21 W)****.*
Kennzeichenbeleuchtung:
Lampentyp: ***W5W (12 V-5 W)****.*

Hinweis
Zum Austauschen der Glühbirnen verweisen wir auf den Abschnitt „Austausch der Glühbirnen“ auf Seite 53.

Sicherungen

Der Sicherungskasten befindet sich unter dem Kraftstofftank.
Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (1, Abb. 64) zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben.
Die Sicherung neben der Batterie sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers.
Zum Zugriff auf die Sicherung die entsprechende Schutzkappe abnehmen (2, Abb. 64).

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand der Unterbrechung ihres inneren Leiters (3, Abb. 65) zu erkennen.

Wichtig
*Um Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Sicherungen bei auf **OFF** stehendem Zündschlüssel ausgetauscht werden.*

Achtung
Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

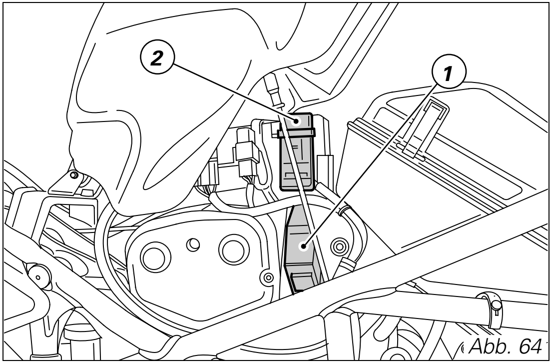


Abb. 64

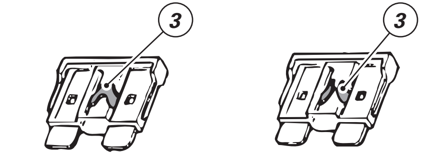


Abb. 65

D

Legende des Schaltplans - elektrische Anlage/ Einspritzsystem

1) Rechte Schaltereinheit
2) Transponderantenne
3) Zündschloss
4) Relais Elektrolüfter
5) Hauptrelais
6) Sicherungskasten
7) Elektrolüfter links
8) Elektrolüfter rechts
9) Anlassermotor
10) Fernanlassschalter
11) Schwingschutzdiode
12) Batterie
13) Master Sicherung
14) Spannungsregler
15) Lichtmaschine
16) Blinker hinten rechts
17) Rücklicht
18) Kennzeichenbeleuchtung
19) Blinker hinten links
20) Kraftstofftank
21) Einspritzrelais
22) Eigendiagnoseanschluss
23) Tachometersensor
24) Seitenständerschalter
25) Lambda-Sonde
26) Spule waagrechter Zylinder
27) Spule senkrechter Zylinder
28) Zündkerze waagrechter Zylinder
29) Zündkerze senkrechter Zylinder
30) Einspritzdüse waagrechter Zylinder
31) Einspritzdüse senkrechter Zylinder
32) Drosselklappenpotentiometer
33) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
34) Wassertemperatursensor Steuergerät
35) Schrittmotor (Stepper)
36) Steuergerät 5AM
37) Leerlaufschalter
38) Öldruckschalter
39) Hinterer Bremslichtschalter
40) Vorderer Bremslichtschalter
41) Kupplungsschalter
42) Linke Schaltereinheit
43) Wassertemperatursensor Instrument
44) Lufttemperatur-/Luftdrucksensor
45) Cockpitinstrumente
46) Blinker vorn links
47) Hupe
48) Scheinwerfer
49) Blinker vorn rechts

Kabelfarben

B *Blau*
W *Weiß*
V *Violett*
Bk *Schwarz*
Y *Gelb*
R *Rot*
Lb *Hellblau*
G *Grün*
Bn *Braun*
O *Orange*
P *Rosa*
Gr *Grau*

D

Legende des Sicherungskastens *(5)*

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1	*N.C*	
2	*KEY-ON STEUERGERÄT, COCKPIT, FERNANLASSSCHALTER LAMBDA UND BREMSLICHT*	*10 A*
3	*STANDLICHT, FERN- UND ABBLENDLICHT*	*15 A*
4	*LICHTHUPE, HUPE UND BREMSLICHT*	*15 A*
5	*EINSPRITZSYSTEM (PUMPE, EINSPRITZVENTIL, SPULE)*	*20 A*
6	*STEUERGERÄT MOTOR*	*5 A*
7	*COCKPIT*	*5 A*

Hinweis

Der Schaltplan der elektrischen Anlage ist am Ende dieser Bedienungsanleitung eingefügt.

MERKBLATT FÜR DIE REGELMÄßIGEN INSTANDHALTUNGSARBEITEN

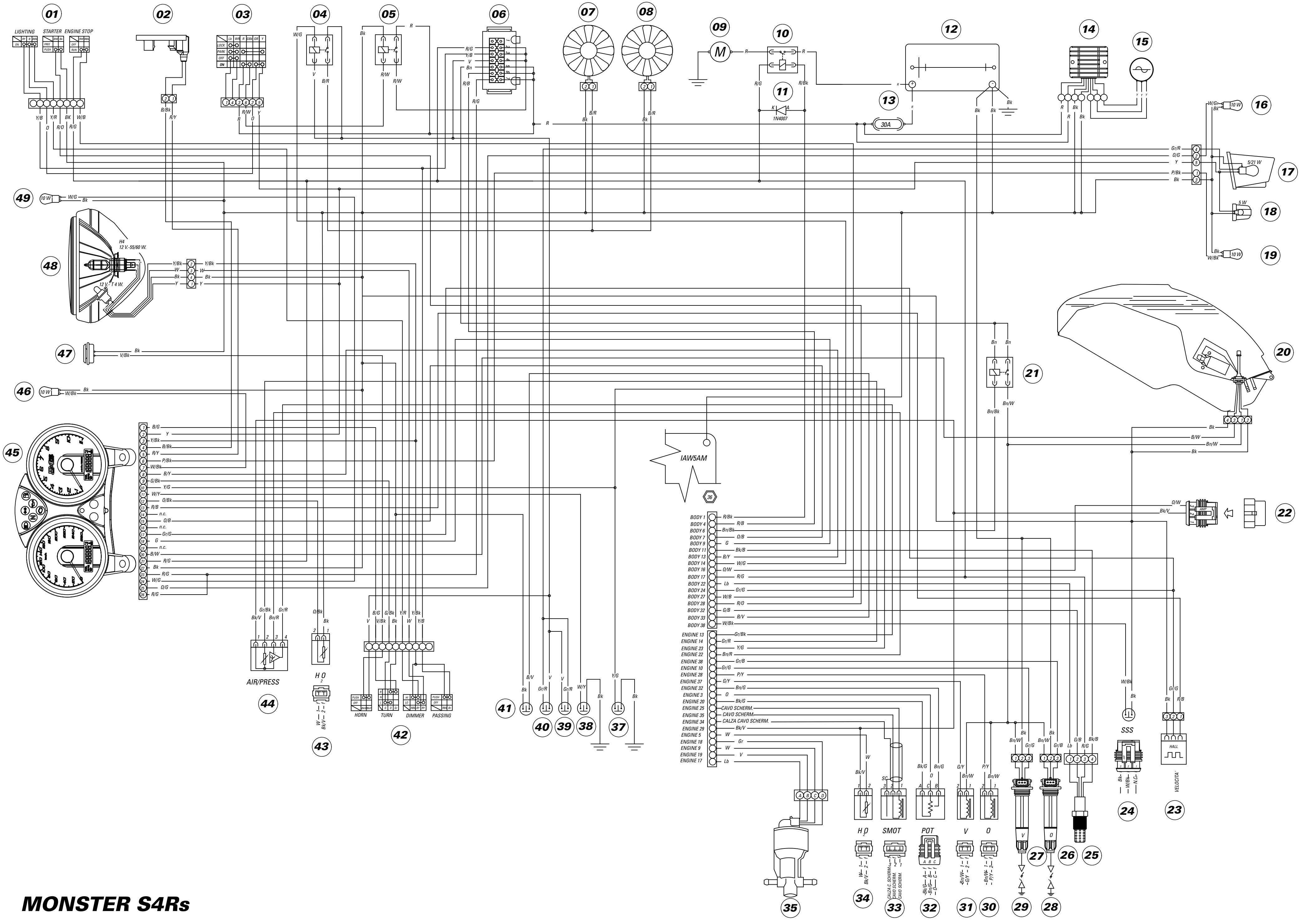
km	Name Ducati-Service	Kilometerstand	Datum
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

D

DUCATIMOTORHOLDING S.p.A.
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com

913.7.111.1A
Stampato 01/2006

DUCATI MOTORHOLDING S.p.A.
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com



MONSTER S4Rs